KOKU-FAN
昭和29年6月23日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号
昭和30年3月24日 第三種郵便物認可
$5.00 september 1981

航空ファン 9



★カラー：エア・タトゥー'81
★バビロン作戦の背景と現実

瀬尾央のフォト・リポート

軍用機の祭典IAT'81

Photography by Hiroshi Seo





▲ トーネードADVも3機目が完成し，飛行試験を続けている。3号機は要撃カラーのペールグレイで，いかにも視認性が低そうだ。会場に姿を見せたのは2号機(ZA267)。RAFコテスモアでは，トーネード使用3ヵ国の教官養成施設，TTTEも軌道に乗り，機数も定数の半分ほどになっている。
▶ ニムロッドはAEW.3とMR.1の2機が参加した。右は取って付けた前後のレドームが特徴なAEW.3(XZ286)。トーネードADVともども，BAeからの参加である。
▼ ライト・ジュビリー杯曲技選手権勝者の操縦するジェットプロボストT.3A(XM370/93)。低推力ゆえごまかしのきかない曲技だが，軸線を全くズラさない正確なコントロールには驚かされた。このXM370はRAFチャーチフェントンの7FTS(第7飛行学校)の所属機。右下は淡いブラウンの新しいスキームに，白のないタクティカル・マークを描いたキンロス航空団(No.201 Sqn)所属のニムロッドMR.1(XV252)。実戦部隊では，両主翼端にECCMポッド，後部胴体左側に冷却用エアスクープを増設したMR.2への改修が進んでいる。









▲ ライトニングF.6(XR760)が離陸直後に急旋回した。最近のショーでは珍しいビンブルック航空団No.5Sqn.の所属機である。



▲ グリフォン・エンジンに8枚ペラ，尾輪式で背中には絶縁碍子。スコットランドで早期警戒に当たるNo.8Sqn.のシャクルトンAEW.2。



▲ すべての英国人パイロットが操縦性のよさを誇るハンター。戦技訓練を行なうRAFブローディのNo.79Sqn.所属のF.6A。



▲ 伝統の"Fist"を尾翼に描いたRNASヨービルトンNo.899Sqn.のシーハリアーFRS.1(XZ452"VL/101")。



▲ ジャギュアの展示飛行は，RAFロシーマスの226OCUが一手に引受けている。写真は着陸するジャギュアGR.1(XX763/24)。


40
MARINE


32





▲ 米海軍からF-8Jが姿を消した現在、戦闘機としてのクルーセーダーを現用するのは、フィリピン空軍と、このフランス海軍だ。ラインで機番の下に"IAT"の巨大なワッペンを貼られ、帰路につくフランス海軍第12飛行隊(12F)のF-8E(FN)。胴体に装備したマトラR550マジックAAMに注目。離着陸時に取付け角可変の主翼が持ち上がると、赤く塗装された内部が鮮かだった。同機は前ページの32番機とともに編隊デモをする予定で「水色の水夫」などというチーム名もついていた。
◀ 珍しい第14飛行隊(14F)所属シュペル・エタンダール同士のバディ。ランディビジオの16Fからは旧型のエタンダールⅣPも2機飛来した。これらのほか、フランス海軍からはアトランティック(24F)、ファルコン10MER、シュペル・フルロン(32F)が参加したが、外国のエア・ショーにこれだけのフランス機が集まるのはきわめて異例のことである。





▲ 戦火の消えない中東からも砂漠迷彩のF-5Eがやってきた。ヨルダン王国空軍11Sqn.所属機は見事なアクロを見せたし，C-130H(3Sqn.)，3機のピッツS-2Aチーム"Royal Jordanian Falcons"も参加した。国王はF-104のパイロットなんだってね。

◀ 飛行展示で見事なアクロを披露するF-5E(1101/79-1691)。砂漠迷彩は米空軍のF-5Aに適用されていた東南アジア・スキムと同一パターンだが，地形に合わせてタンとグリーンをそれぞれFS.20400とブラウンFS.30140に変えており，これが中東諸国向けF-5Eの標準塗装になっている。こんな迷彩が見られるのもタトゥーならばこそ







▲ 昨年，訓練飛行中にデモ機と名パイロットを失ったオランダ空軍だが，今年は315Sqn のNF-5A（K-3019）が装いも新たに登場した。赤・白・青3色のストライプが機首まで延びていることに注目。ほかにオランダ空軍からは，NF-5A/B各1機とF-16A，F-27Mトループシップ，アルーエトIII 5機から成る"グラスホッパーズ"が参加した。

◀ 迷彩塗装が勇ましい西ドイツ空軍JaG43所属のアルファジェット（40+85）。小粒と言うなかれ，G.91R-3からアルファジェットに転換後，部隊名は軽偵察攻撃（LeKG）から勇ましくも戦闘爆撃（JaG）と改められたのだから。

▼ デンマーク空軍は，戦闘機3機とヘリ2機を参加させた。下左は170Gal チップタンクと195Gal パイロンタンク各2本の旅装束で展示されたTF-104G（RT-684）。右はゾウを思わせるSk-35XDドラケン（AT-158）。Esk725の所属で，ほかに単座のA-35XD（A-018）も参加した。









▲ アフタバーナの炎もすさまじいノルウェー空軍332Skv所属F-16A(283)の離陸。もちろんノルウェー空軍パイロットの操縦だが、誰がやってもニール・アンダーセンと同じに見えてしまうのは機体の素晴らしさゆえのことだろう。

◀ 大きなドラッグシュートに注目。このドラッグシュートは、ノルウェー空軍向けF-16だけの特別装備。冬期には雪と氷に閉ざされ、滑走路がスケートリンク同様になるノルウェーならではの要求に基づくもので、ドラッグシュート・フェアリングと尾灯、ECMアンテナの位置に注目。





▲ 81TFWのA-10Aはグレイ(77-242)と、リザード(77-213)の2機ペアで参加した。リザード迷彩が板についたA-10だが、イギリスの各基地に飛来するときは今もグレイとリザードのペアが多い。

▼ 得意の高迎え角減速着陸を見せる36TFW/53TFSのF-15C(79-0076)。36TFWのF-15Cは初公開のはずだが、パリでもIAT '81でも、なぜか存在がかすんでしまう。





▲ ブレムガルテンから飛来した西ドイツ空軍AKG51のRF-4E(35+12)。僚機35+58も参加したが，展示中「鉄十字」の真ん中にANGのワッペンを貼られて，パイロットがなげいていたとか。



▲ CF-104計5機から成るカナダ国防軍のアクロチーム"Starfighters"の編隊。ソロ機はチップタンクなしのクリーン形態だ。

▼ カナダ国防軍のCC-132(DHC-7ダッシュ7)。白地に赤のZ型ストライプを配したマーキングはCAF独特のもの。



★瀬尾央のIAT'81取材記★



シュパンダーレムの52TFWから参加したF-4トリオ。手前から-4E(480TFS)，G(81TFS)，D(23TFS)の順。



439"Tiger"Sqn.のCF-104(104749)。水性ペイントじゃないよ。



CC-115バッファロー(115463)も姿を見せた。424Sqn所属機。

イギリスはエアショーの本場だ。シーズンになると，日本とさほど面積の違わない島国のあちこちで，毎週末エアショーが開かれている。英空軍曲技飛行チーム・レッドアローズは，激しい日には3ヶ所もディスプレーをかけもちし，年間飛行展示回数は100～120回を数えるほどになってしまう。

何がこんな風土をもたらしたのか。ひとつは歴史ある航空先進国の伝統だ。もうひとつは，斜陽経済の中にあっても航空産業を盛りかえそうとするこの国のポリシーだ。加えて，一般市民の支援がすごいのだ。日曜日にもなると，空港の駐車場の屋上に行ってみるといい。若者はいうに及ばず，小学生からお年寄りまで，望遠鏡とノート類を手にした飛行機を見る人達でごったがえしている。飛行機を見ることは，この国の市民権を得た立派なホビーなのだ。こうした国民性が，一体どうやってこれだけの機体を集めたのだろうという素晴らしいエアショーを作り出す。

数多いエアショーの中で，必見のものはInternational Air Tattooだ。とりわけ軍用機のファンにとっては，外国機の集まるアーショーでもこの右に出るものは少ない。

Air Tattooは，ようやく10年を越えた歴史の浅いショーで，しかも2年に1度，たった2日間の開催だ。しかもイギリスの天候は，晴れる保証がまるでない。しかしながらAir Tattooを心待ちにするわけは，これが世界最大のミリタリー・フライング・ディスプレーであるからだ。全ヨーロッパの曲技チームが一同に会する可能性はこのショーだけだし，各国空，海軍の現用戦闘機を見られるのもここだけだ。日本人から見れば，ヨーロッパの軍用機も珍しいが，特に今年目を見張らせたものには，取材の難かしいフランス海軍のF-8E(FN)や，ヨルダン空軍のF-5Eの見事なデモフライトが挙げられる。おそらく初の外国での展示飛行だったノルウェーのドラッグシュート付きF-16や，救難機MC-130Eのフルトン回収システムのデモなども，めったに見られるものではない。直前になって，滑走路にバリヤーが無いという理由で飛来しなかったが，ギリシャのF-4E，A-7Hなども予定に組んでいた。

Air Tattooでは，毎年テーマを決めた特集がある。前回は「ハーキュリーズ生誕25周年」で，各国から25機のC-130が勢揃いした。今回のテーマは「シー・ガーディアン」(洋上捜索)。ロンドン市内のあちこちに貼られたAir Tattooのポスターには，海上自衛隊のHSS-1の姿も見受けられた。日本の自衛隊もたまには招待を受けて，外国のショーにも参加して欲しいものだ。各国から集まった哨戒機，救難機は，ショーに先がけて航法などのコンテストを競い，クルー達によるフォーラムも行なわれた。また今年はロールスロイス航空エンジンができて75周年のため，ミーティアからホークに至るRRジェットパワー機が展示された。ちなみに現存する最古のRR機は，シャトルワース・コレクションのブリストル・ファイターF2bで，現在も飛行可能だ。

では，2年後，あるいは将来Air Tattooを見に行く人にアドバイス。Air Tattooは，ロンドンの西方約100kmのグリーナムコモンにあるUSAFグリーナムコモン基地で隔年6月下旬に行なわれる。米軍の巡航ミサイルを配備する基地として話題になった場所だ。交通の便はよいが，主催者が関係者やスポンサーのホテルの確保に苦労するほどだから，近郊での宿泊の予約は早めに。会場でのサービスとして，特に英国的なのは，フォトパスのサービス。オープンの2日間で，ふだんは飛行展示機のラインを通過させてくれる。また誰もが入会できるFIATという支援の会があり(年会費15ポンド)，このメンバー・カードは写真を撮る人にとって特に有効だ。（央）



▲ RAEファーンボロのアンドーバーC.1(XS646)。隣りにはアンドーバーE.3も展示されていた。



▲ 同じくRAEファーンボロから飛来したデボンC.2。予定ではNo.207Sqnから参加することになっていた。



▲ RAFジェット・パワー機としては化石のような存在のミーティアも3機集まった。写真はT.7(WA662)。



▲ RAFフィニングリーから飛来した6FTSのドミニT.1(XS737/K)。後方は707Sqn.のウエセックスHU.5。



▲ 平素は絶対撮影禁止のA&AEEからやってきた実験用スプレー装置付きのキャンベラB.2(WV787)。



▲ ストライク・コマンド、No.1グループ/No.208Sqn.所属のバッカニアS.2B(XN981)。



▲ RAFブローディにはジェットプロボストもいる。1TWU/No.79Sqn所属のT.4(XP564/04)。



▲ 同じくブローディの2TWU所属のホークT.1(XX340/2)。右側の4FTS機と比べると迷彩塗装が勇ましい。



こちらはドイツ海軍MFG3所属のアトランティック
+01)。塗装スキムは各国とも共通だ。



イタリア空軍のアトランティック(41-73)は，魚雷
爆雷機雷などのキル・ストアとともに展示された。



タイン20の爆音を響かせてフランス海軍のアトラ
ンティックが到着。オランダ海軍のみ不参加だった。



各国から集まったSAR機の中でも異色の存在，ス
ン空軍Esc.802のF-27マリタイム(D2-03)。



▲　P-3C Update IIIはVP-10，VP-26，VX-1から合計3機が参加した。写真はVP-10所属のLD-2/Bu.No.161130。



▲　こちらはオライオンの500号機として知られるBu.No.161011。モディックスはLK-1でVP-26司令の乗機。



▲　オライオン・ファミリーのニューフェース，カナダ国防軍VP-405のCP-140オーロラ(140110)。



▲　米海軍空母部隊からの唯一の参加機S-3A(AA-701/Bu.No.159768)。フォレスタル搭載VS-30の所属。



▲　これは珍しいノルウェー空軍335Skv所属のミステール20ECM。出場機リストトにも載っていないところから、支援に飛来したものらしい。



▲　パトルイユド・フランスの支援機として遅れて到着したノラトラ。お馴染みのスピナーの塗り分けに注目。



▲　オランダ空軍334Sqn.のF-27Mトループシップ。ナセルから太いスモークの帯を曳いて超低空を派手に飛び回っていた。カラフルなマリタイム型とは対照的な迷彩に身を包んでいる。



▲　フレッチェ・トリコローリの支援機とし
せたイタリア空軍のC-130H。



▲　ヨルダンとともに，中東から参加したリ
ビア空軍165Sqn.所属のC-130E(1609)。

▼　ヨルダン空軍3Sqn.所属のC-130H(345
東と言えども，国が変われば迷彩塗装も変わ



▲　ヨルダン空軍3Sqn.所属のC-140H(345)
東と言えども，国が変われば迷彩塗装も変わ



▲　遠くアルゼンチンから飛来した同国空軍の
(TC-70)。リールオペレーターが給油作業を監
め，パラトルーブ・ドアは全面ガラス張りにな



▲　ニューヨークANG 102ARRS所属のHC-1
0974)。HC-130は，ほかに空軍レギュラー部隊
からも1機ずつ参加した。



▲ ペンシルベニアANG193TEWS所属のEC-130E(63-7773)。この機体だけはセキュリティ・ガードが配され、厳重な警戒下に置かれていた。



▲ 遠来の客、オーストラリア空軍No.37Sqn.所属のC-130E(A97-168)。



▲ 最もミステリアスなMC-130Eも参加した。こんなところもIATの魅力のひとつで、機首のフルトン・リカバリー・システムを使用して発煙筒の回収を行なった。



▲ ライナム・トランスポート・ウイングから飛来したハーキュリーズC.3(XV290)。ストレッチした前部胴体に注目。RAFライナムからはハーキュリーズC.1も参加、こちらは飛行展示も行なった。



▲ ハーキュリーズC.1が停止、カーゴランプが開くと機内から陸軍のスコーピオン装甲車が出てきた。



▲　カメラマン泣かせのイギリスの空に浮かんだヘリウム気球。7SOSのMC-130Eが横風のヨークを約50°に開いて接近、ターゲット・マーカーに突入した。



4e Salon International de l'aeronautique et de l'espace

6月4日から14日まで，ル・ブルージェ空港において第34回パリ航空ショーが開催された。昨年のファーンボロ・インタナショナル'80で注目の新型戦闘機がデビューしたことから，こと軍用機に関する限り目玉となるものはなかったが，それでも出品社，展示機ともに史上最大の規模となり，練習機の新しい潮流や150席クラスのエアライナーのプロジェクトなどが注目を集めた。以下はパリ・ショーにおける話題の新型軍用機の動向である。

Photo : Hiroshi Seo













★話題の新鋭機★

[illegible]

[illegible] 面を採用している。













上はスペイン空軍の初級練習機CASA C-101アビオジェット。その独特のスタイルは、オレンジと白の塗装を[illegible]。引込み[illegible]ブラジルの[illegible]練習機EMB-312トゥカーノ、P&WのPT6A-25Cターボプロップ・エンジンを搭載したEMB-312S。[illegible]練習機で、今回の[illegible]。[illegible]全長6[illegible]、全幅[illegible]、全高[illegible]のジェット練習機である。



NASAで試験中のティルト・ローター実験機XV-15の[illegible]。垂直離陸後、[illegible]ローターを前方へ向けて[illegible]。[illegible]







[illegible]ミラージュ2000[illegible]



こちらは[illegible]ミラージュ2000[illegible]



[illegible]ミラージュ[illegible]戦闘機[illegible]ミラージュ2000[illegible]AIM-9[illegible]





フライト・テストの第1段階を終えたシュペル・ミラージュ4000



着陸するミラージュ4000，パイロットはジャン・マリー・サージュ





シュペル・ミラージュ4000は，地元フランスの最新鋭機である。外形的にはミラージュ2000と相似関係にあるが，前縁内側，エア・インテーク上方に小型の固定カナードが付き，フライ・バイ・ワイヤ制御の一体構造の機体として，ミラージュ2000とは別に一つの市場を求めているが，サウジアラビアが関心を示したことを除いては何ら発注はない。それでもフライト・テストの第1段階を終えた本機は，会場ではあまり目立った飛行ぶりを見せていなかったとはいえ，スピード・ブレーキを開いてアプローチするシュペル・ミラージュ4000は，F-15級の重戦闘機らしい重厚さを示しており，ある意味ではアメリカ機に比肩しているといった感があった。



パナビア・トーネードはIDS(阻止攻撃型)とADV(要撃型)の2機種が[illegible]
[illegible]空軍のトーネードF.2はBAeスカイフラッシュ4発とサイドワインダー[illegible]





主翼を最後退位置にして軽快な機動性を発揮するADVの1号機



F.2(ADV)の固定武装は機首左側のマウザー27mm機関砲1門のみ





[illegible]すでに実用段階に達したことをうかがわせた。シーハリアーは外見こそ従来のハリアーと差して変わらないが，空対空ミサイルの装備により[illegible]大きな[illegible]シーハリアー[illegible]30mmアデン砲ポッドを外したクリーン形態でVTOL垂直離陸し，ヘリのように観客の前でお辞儀をして見せた





これも、[illegible]アップし、上昇に移るF-18A。[illegible]に面積を含む平面形にな
ればならない。主翼につける7㎝の延長は、[illegible]関節となって第一小翼の改善対策とし
てとられた措置である。この機は、そのウイングにLEXと呼ばれるストレーキが主翼に
対して前縁に[illegible]を持ち、カンバーを大きくし、その様子がこの写真から読み取れる。









[illegible]は2回目のパリ[illegible]を使用し[illegible]













[illegible]上昇に[illegible]を装備している。

[illegible]すでに姿勢は[illegible]

[illegible]機動を見せる。[illegible]M-9[illegible]



[illegible]





エアーフィックスの名機を集めよう。

エアーフィックスの名機を集めませんか。グンゼ産業のエアーフィックスキットは、1/72スケールで統一され、シリーズごとにコレクションできる楽しさがあり、世界の名機がそろっています。ぜひ作ってみて下さい。

シリーズ5

■¥900

グラス A−26 インベーダー



シリーズ3

■各¥450



ーバー ミステールB.2 ❷ダグラス ボストンIII
ンドレペイジ ジェットストリーム

シリーズ4

❶マーチン B−26 マローダー ■¥700

シリーズ2

■各¥300



❶アドラ Ar196 ❷ミグ 21 ❸ダグラスA−1J スカイレーダー
❹IL−2 M.3 ストーモビック ❺TBD−1 デバステーダー
❻SBD ドーントレス ❼三菱100式司偵 ❽ミラージュIIIC
❾グロスター ミーティアIII

シリーズ1

■各¥200



ミグ15 ❷フィアット G.91R−1 ❸A.W.シーホーク
ジェットプロボスト T3

この他1/24スケールスーパーシリーズもぜひどうぞ。



KF Special File



下：8月11日、カリフォルニア州エドワーズ空軍基地で公開されたA-7の最新タイプA-7K。A-7KはANG向け機種転換訓練/攻撃機で、海軍のTA-7C、ギリシャ空軍のTA-7Hに次ぐ3番目のタンデム複座型。ANGでは現在ニューメキシコ、コロラド、アイオワ、サウスダコタ、サウスカロライナ、ペンシルベニア、オハイオ(3個)、オクラホマ、ミシガン、アリゾナ、プエルトリコの計14個飛行隊がA-7Dを使用しており、このうちアリゾナを除く各飛行隊が2機、残りを機種転換訓練部隊アリゾナANG 162TFG/152TFSが装備する予定。1981年5月現在の総発注機数は31機で、生産は1983年まで行なわれる。上2枚は初公開の前・後席計器盤。

[Photo: R. P. Morrison





[Photo: H. Tokunaga]





［上］ニュージャージー州のNAECレークハーストで行なわれた5月23・24日のエアショーで、スカイダイビングの降下機として使われたC-1A(136792)。同機はC-1Aとして完成後、E-1Bの実力テスト用機に改造され背中にダミーのレドームを乗せて1956年12月17日に初飛行。テスト終了後はクウォンセットポイント基地で連絡用に使われていた。なお同機はC-1改造のため、E-1に比べ機首は短い
［下］アエリタリアMB339Kベルトロ2の開発にあわせて復元された初代ベルトロ、マッキMC205V。
［Photo: J.Van Havre］





〔Photo D.Soul

〔上〕本誌5月号 P.142 で取り上げた低視認戦術迷彩のF-4Sが、5月3日のアンドリューズ空軍基地のオープンディに姿を見せた。VF-171に所属するF-4S(153855)は上面をダークグレイシュブルー(FS.35237)、ライトゴーストグレイ(FS.36375)、下面をライトグレイ(FS.36495)のスリートーン・カムフラージュに塗り、コードはなく、モディックスも脚カバーとラムエア・インテーク、フラップに小さく描かれているのみ。
〔右〕第7艦隊旗艦ブルーリッジ(LCC-19)の後部ヘリポートに搭載されているHC-1 DET-1のSH-3D(149679)。同機はブルーリッジ乗艦の第7艦隊司令長官の専用機で、金色のストライプと「COMSEVENTH FLT」の文字がそれを示している。





6月4日、長いイン
ド洋航海の末、横須
賀に帰港したミッド
ウェーとともに前日
厚木基地に着陸した
CVW-5傘下のCAG機

〔左〕VF-161のCAG機
F-4S NF-100/1538
08、ほかのVF-161機
と異なり赤、黒を今
までとおりに使って
いる。

〔Photo N.Nagakubo



〔右〕VF-151のCAG機F-4S NF-200/153835。ロービジビリティ化の波の中、テイルの黒、赤、黄、青、橙、緑、黒のマルチカラーが珍しく残されており、機首インテーク直後にはオーストラリア横断を示す青、ディグロウのカンガルーが描かれている。



1972年12月[illegible]基地で撮影されたNo435qnのA-37B(71-799)。コブラのテールは1960年代のF-86Fから継承する4 Wingのもの

世界の空軍シリーズ

タイ空軍

ROYAL THAI AIR FORCE







1911年，タイ国防省は陸軍内に航空部隊を設立するためフランスへ要員を派遣し，1914年3月にはフランスから購入したブレゲー複葉機をもってRoyal Siamese Flying Corpsを編成した。以後，フランス機を中心に保有機の増強を図り，1919年にはRoyal Siamese Aeronautical Serviceとして組織改編を行なった。1932年，軍部の無血クーデターにより立憲君主国となったタイは，1937年に空軍を独立させた。そして1938年，日本と同盟を結んだタイは1941年に連合軍に宣戦を布告したが，抗日組織「自由タイ軍」の活動もあって，連合軍の寛大な戦後処理を受ける。空軍も存続を認められ，日本軍の置きみやげの零戦や隼，続いてアメリカから供与されたF8F-1D，AT-6などにより兵力の充実を図り，現在に至っている。なお現在の総兵力は23万800人，うち空軍は4万3,100人。保有機は作戦機150機を含む450機以上である。



［Photo-G.V.Meinert］

［上］1Wing No.13Sqn.のRF-5A-45-NO(69-7169)。タイ空軍は，F-86Fとの代替機として1966年4月からF-5A/Bの受領を開始し，最終的にF-5A 24機，F-5B 2機，RF-5A 4機を取得，バンコック国際空港隣接のドンムアン基地のNo.13Sqn.に配備した。1Wing（1st Combat Wing）は1960年代にF-86Fと3個飛行隊で編成されて以後，その所属機は機体に虎を描き，これは今も継承されている。

［下］ドンムアン基地No.13Sqn.のF-5B-5-NO(63-8438)。同機は200機生産された複座型F-5Bの1号機で，タイ空軍は，このF-5Bの1，2号機(63-8438，8439)の2機をF-5A，RF-5A（24，2機），F-5E，F-5F（17，3機）とともに1Wingに配備する。



［Photo-A.M.Balch］

［下］1972年12月，ナコンパノム基地で撮影されたNo.115Sqn.のT-33A。No.115Sqn.はドンムアン基地に駐留し，1Wing傘下でT-33A 20機，RT-33A 4機を保有している。なおRT-33Aは現在，米軍規格のカムフラージュを施している。



［Photo-G.V.Meinert］



[Photo-A.M.Balch]

上]1981年2月、バンコク国際空港内ドンムアン基地に駐機する6Wingの
-130H(60101)。タイ空軍は1980年に最新のC-130H 3機を受領し、601Sqn
配備した。シリアル「60101」は、タイ空軍独自のもので1-3桁目は航空団と
行隊、4-5桁目は隊内の機体番号を表わす



[Photo-A.M.Balch]

[上]ドンムアン基地に駐機するS-58T。タイ空軍はCH-34Cを40機保有していたが、このうち12機をPT6Tに換装、タービン化しS-58Tの名称で6Wingに配属、近距離輸送にあてている。



[Photo-G.V.Mewett]

上]1972年12月、OV-10Cが並ぶナコンパノムに駐機する6WingのC-47D(45-
41)。6Wingは20機のC-47Dを保有するほか、2Wingの1個飛行隊が対ゲリラ
用にAC-47Dを運用している。

[下]タイ空軍6Wingにはタイ王室およびVIP輸送の任を持つRoyal Flightがある。写真は同フライトが保有する2機のBAe748-208のうちの1機(99-999)。



[Photo-A.M.Balch]

[下]Royal Flightのスウェアリンジェン・マーリンNA(29-999)。



[Photo-G.V.Molnar]

上]1972年11月、スチールマット敷きのナコンパノム基地フライトラインで
駐機する21Sqn のセスナO-1A(51-5044)。主翼下には4発のスモーク/フレア
ーマーカーを装備し、対ゲリラ任務に備えている。水平尾翼上面はFAC任務
中に友軍機との衝突を避けるため、デイグロウに塗ってある



[Photo-A.M.Balch]



Photo-A.M.B

〔上〕タイ空軍は合計37機のC-123B/Kを輸送部隊の主力として運用している。ベトナム戦争前にあったC-123B 18機に加えて，戦後余剰になった米空軍のC-123Kを約20機受領し，またC-123Bの一部にもJ85エンジンを追加し，C-123KとしてドンムアンのＦ6 Wing(61/62Sqn)で使用中である。写真は1981年にドンムアンで撮影されたVIP輸送型のC-123K(55-569)で，エアライナーなみの塗装を施すと同時に，窓にもカーテンをつけている。

〔右〕ドンムアンに駐機する通常の戦術輸送型のC-123K(55-566)。この機体はベトナム戦以前からC-123Bとしてタイ空軍に籍を置き，C-123Kの受領とともに同機のK型仕様に改造された機体である。



Photo-A.M.B

〔右〕ウドン基地をタキシーするC-123K(54-0098)。このC-123Kは，米空軍がベトナム戦末期にプロジェクト・ブラックスポットという秘密作戦のセンサー母機としてNC-123Kに改造，特殊戦に従事した後，1971年に帰国してMASDCに保管されていたが，1973年にカンボジア空軍に移管，同時に機首のドームを外し，1975年にはタイ空軍に再度移管されるといういわく付きの機体で，ブラックスポット時代の黒色の迷彩が残されている。



〔右下〕1975年まで，在韓国連合軍支援のため横田基地を中心に飛行していたタイ空軍6Wing所属C-123B 2機のうちの1機(54-0574)。
〔下〕C-123B(54-0574)に描かれた6Wingのマーク。







(Photo-G.V.Meinert)

〔上〕タイ空軍は，米国から40機のF-86Fを供与された。1970年代まで3個飛行隊があり，主力機の位置を占めていたが，現在はF-5にその座を譲り，姿を消している。写真は1973年4月，ドンムアンで撮影した4Wing/43Sqn在籍時のF-86F-40-NA(52-4482)。

〔右〕タイ海軍の航空部隊は，沿岸の救難/哨戒に限った任務を受け持つため小規模である。写真のHU-16E(51-7235)もその勢力のひとつで，バンコックを基地にS-2F 10機，HU-16E 2機を運用していたが，現在は勢力も減少し，主力はカナデアCL-215 2機となっている。



(Photo-G.V.Meinert)

〔下〕いまはドンムアン基地内に展示されている空軍機達。左上：F-86L(53-0681)，左下：C-45F(44-87152)，右上：AT-6，右下：F-84G-16-RE(51-10582)。



(Photo-A.M.Balch)


(Photo-A.M.Balch)


(Photo-A.M.Balch)



(Photo-A.M.Balch)

イラストレイテッド・第二次大戦機



烈風の完成された優美さは最高である。96艦戦、零戦から続いた形態美の極致と言える。しかし、悲しいかな日本ではエンジンが機体について行かなかった。本機に装備した「誉」は材質，ガソリン、オイルの悪さからどう考えても1,300馬力くらいしか出そうになく、最大速度は574km/hrにとどまった。やはり烈風には2,300馬力は欲しい。

エンジンにさえ恵まれれば抜群の高性能を発揮し、強力な武装と防弾，そして伝統の無類の運動性から強大な戦力となったことだろう。しばしば本機の大きさが云々されるが，太平洋戦争末期のこの時期に活躍するには，この大きさは正解である。寸法，翼面積とも グラマンF6Fとそう変わらないが，重量はは るかに軽い。

武装は，烈風改では30mm×6門という計画 さえあった。通常，20mm×2門，13.2mm×2 門を積む。弾道特性のいい3式13.2mmはパイ ロットに好評だったが，対爆撃機戦闘を主任 務とする日本戦闘機には大口径銃が絶対に必 要だった。米軍が12.7mm機銃一本槍で通した ことと比べて対照的である。筆者はF6Fの地 上掃射やP-51の空戦をよく見たが，米軍機の 12.7mm機銃は発射炎が大きい。落ちてきた空 薬莢を今でも持っているが，日本製に比べて

三菱17試艦上戦闘機「烈風」

★航空技術廠機



Mitsubishi 17-Shi Carrier Fighter (A7M2) "Reppu"

はるかに大きい。これならば初速も大きく，弾道特性もいいし，威力も大きいはずである。

頑迷な日本軍部と通商破壊による資源の枯渇，東海大地震，B-29による工場被爆など，烈風には悪条件が重なりすぎた。これでは，いかな天才児と言えども育ち損なってしまう。死児の齢を数えるわけではないが，強力なエンジンを搭載した本機の大編隊をF6Fと対決させたいと願うのは，筆者だけの夢ではなかろう。

The perfection observed in design of Type 17-Shi carrier fighter A7M2 "Reppu" depicts a long pursuit of the beauty in aircraft profile began with Type 96 and Zero carrier fighters. Unfortunately, however, there were no matching engines available in Japan at that time. Even the Homare engine adopted to the Reppu was, due to inferior materials and low octane fuel, rated at the 1,800hp level with which a maximum speed attainable was limited to 574km/h. For the Reppu at least 2,200hp level powerplant was considered necessary. With its heavier arming, armor and high maneuverability, this aircraft would have performed outstanding role should powerful engines were available then. Fairly larger size of aircraft often leads to a heated discussion, but in final phase of the Pacific War it seemed just right size in fact. Its measurements including wing area were almost identical with that of F6F, though weight had been less. As to the armament, two 20mm cannons and two 13.2mm machineguns were standard. Later, however, six 20mm cannons armament was planned for Reppu Kai as larger calibre guns were considered required for antibomber operation. I have witnessed actual on-the-ground firing by both F6F and P-51 and was impressed of brighter muzzle blast. After picking up a few empty cartridges I realized that they were larger than Japanese-made ammunition. They must had faster muzzle velocity and piercing power even with 12.7mm calibre. Because of inflexible military thinking, heavy damage of plant by air raid, and earthquakes at wrong time as well as severe shortage of strategic materials, the abortion of Reppu project had been unavoidable, but in my dreams she still keep flying high.

(S. Hasegawa)

ハリアー・キャリアー
インビンシブル就役



英海軍最後の正規空母HMSアークロイヤルは、1978年12月にファイナルクルーズを終え、29年におよぶ歴史を閉じた。MoD（英国防省）は、70年代前半にアークロイヤルの退役を見越して後継となるべき新造艦を検討。その結果、本格的な固定翼艦上機は米空母に依存し、対潜水艦・水上艦艇攻撃能力に徹した20,000トン級のスルーデッキ（全通甲板）対潜巡洋艦を発注することになった。MoDの決定は、V/STOL固定翼機およびヘリコプタに海洋国イギリスの生命線をゆだねるという大英断であったが、一方で無敵の大英帝国艦隊も、インフレの荒波には勝てなかったという見方もできる。1977年5月3日、ビッカース社バーロー・イン・ファーネス造船所で進水した1番艦は、HMSインビンシブルと命名される。基準排水量16,000トン、満載排水量19,000トン、空母としては世界最初のオール・ガスタービン主機（RRオリンポス4基）を持つインビンシブルは、全長206.6mのフライト・デッキを有する。このフライト・デッキ



「1980年竣工」と刻まれたインビンシブルのベル

シェークダウン航海でコーンウォール沖を行くHMSインビンシブル



Photo: IAP/ D. J. Calvert

前方には、進水後、英海軍の一大尉のアイディアから、傾斜7°（2番艦からは15°）のスキージャンプ勾配が追加され、艦載固定翼機（シーハリアーFRS.1）のSTO（短距離離陸）時のペイロード増大にひと役買っている。1980年3月、英海軍に引渡されたインビンシブルは、トライアル部隊のシーハリアーFRS.1を搭載して、シートライアルに出る。さまざまなテストがくり返された結果、この6月19日、インビンシブルは晴れて就役のはこびとなった。一方、インビンシブル級同型艦は2番艦がイラストリアス、3番艦がアークロイヤルと、英空母でも特に由緒ある艦名が与えられ、1980年代後半には3隻が顔を揃えることになる。このページでは、就役を目前にひかえてシェークダウン航海に出たHMSインビンシブルに、本誌特派カメラマン、IAPのD.J.カルバート氏のカメラが迫った。インビンシブル級3隻を中核とするFAA（Fleet Air Arm＝英海軍航空部隊）は、果たして80～90年代のインビンシブル・フリート（無敵艦隊）たりえるであろうか？



デッキ上でホバリングするハリアーFRS.1（XZ491/004）。パイロット名の下に小さくカニが描かれているが、その意味は？



[上]着艦スポット上でホバリングするXZ491/004。この状態では、機体を支えるのはエンジンの推力のみ。全開位置の空気取入口ブローイン・ドアは、エンジンが100%出力状態にあることを示している。
[右]傾斜角7°のスキージャンプ台を使用して滑走離艦するXZ493/001。船体中心線とほぼ平行にSTOL用発着艦標示線が延びており、すでに50ftマーカーを超えてエアボーンの寸前である。このような滑走離艦方式は離陸重量の増大と、安全マージンの向上という一石二鳥の効果があり、シーハリアーの一般的作戦形態としてはHTO/VLの手法を使用する。



[右]シーハリアーの着艦は、写
ようなVLが基準になる。速度ゼ
垂直着艦の方が気象や視界によ
限が少ないためである。
[下]30mmアデン砲ポッド、100Ga
ロップタンク２本の襲撃装備で
するXZ493/001。後方にはエンジ
テスト中の僚機の姿が見える。シ
ハリアーFRS.1のプライマリー
ッションは制空である。ミッシ
の50%が制空に振り向けられ、
50%を攻撃と偵察任務が占めて
空軍型ハリアーとの最大の相違
あるレーダの有無が、それぞれ
務の違いを象徴している。







〔上〕インビンシブルにはNo.801Sqn.のシーハリアーのほか，No.820Sqn.のシーキングHAS.5 ×9機が搭載されるが，今回のシェークダウン航海にはNo.820Sqnは参加しなかった。そこで，No.846Sqn.のシーキングHC.4 がプレーンガードとして派遣されていた。テイルパイロンに記入された識別レター「N」に注目。



〔上〕タッチダウン寸前のXZ498/005。シーハリアーのロール姿勢制御用の空気流量は，空軍型ハリアーより多い。離着艦時に艦橋などの船体構造物から発生する乱流の影響を受けるためである。





★グラフ特集★



海上自衛隊の翼

AIRCRAFT OF JAPAN MARITIME SELF DEFENSE FORCE

P-3Cオライオンの導入により海上自衛隊航空は大きく変貌をとげる。現在，海自対潜哨戒機の主力を占めるのがP-2Jで，これを補なう形でPS-1対潜飛行艇とS2F-1が配備されており，さらに近距離浅海面の哨戒用としてHSS-2ヘリコプタがある。しかしながら，各機種とも引渡し後，長い年月を経ており，新型機の導入はPS-1以後絶えて久しかった。ここに1980年代の海自航空戦力の姿をグラフでまとめてみたい。

海上自衛隊はP-3Cの1号機を去る4月29日にロッキード社バーバンク工場で受領。この機体はフロリダ州ジャクソンビル海軍基地でパイロットおよびTACCOの訓練に使用した後，海自クルーの手で日本にフェリーされる。







▲ 比類のない耐波性と、高性能ディッピング・ソナーの組合わせによるユニークな対潜飛行艇として開発されたPS-1だが、ソノブイ・システムの発達によりそのメリットは失われ、P-3C時代を迎えて消え行く運命となった。上は瀬戸内海上空を飛ぶ第31航空群第31航空隊所属のPS-1 5811号機。AN/ASQ-8MADのデテクター・ヘッドが尾端から後方に伸びている。左は岩国基地のスベリから曳航される第51航空隊時代の5805号機。この機体は1976年1月22日，宮崎県延岡市東方の豊後水道で離水中，流木に衝突してフロートを切断，転覆して失われた。下は第31航空隊所属5802号機と5820号機。02号機のデータは写真計測用に記入したもの。





▲ 先が見えたPS-1対潜飛行艇に対し，救難用のUS-1は今後も使われ続けることになっており，現在の7機に加えて，さらに2機が追加される。写真は新明和甲南工場から初飛行に出発するUS-1 9072号機。胴体後部に張り渡されたガイド・ロープに注目。



▲ 支援船YAS-101の周辺に着水，フルフラップで滑水するUS-1 9071号機。左フロートを接水させて左旋回中だが，比較的平穏な海面であるにもかかわらず右フロートは波浪を打っている。フラップ上面の汚れはBLCの排気によるもの。

▼ 穏かな海面に降下して行く第51航空隊のUS-1 9071号機。胴体背面のBLC空気取入口が開き，第5のエンジンT58が運転状態にあることを示しているが，PS-1/US-1の離着水時にはこのように5発エンジン作動のSTOLが標準となる。







▲　第4航空群第3航空隊所属のP-2J 4761号機。P-2Jは計83機生産され，量産の進展とともに搭載対潜装備の更新が行なわれてきたが，P-3C導入後も引続き使用されるため，AN/AQA-5ジェゼベルの改修など，水測機器の近代化による延命を計画している。

◀　防衛庁長官の部隊使用承認が下り，正式にUP-2Jとなった9162号機。現在のところ2機が完成しており，当面は第51航空隊に置かれるが，将来はS2F-Uに代わって第61航空隊に配備される。また51空では，ELINT型EP-2Jの試験も行なわれつつある。





▲　第51航空隊ではFLIRの研究も行なわれている。写真はP-2J 4747号機を改修，機首にFLIRを装備したものだが，昨年夏までに研究は終了して現在では元に戻されている。右は地上で保護カバーを取付けた状態。

▼　第51航空隊所属のP-2J 4756号。51空は航空集団直轄の実験航空隊で，航空機の運用に関する調査研究を任務としており，その性格上，使用機には各種の改修が施されている。写真の4756号機はレーダ警報装置の試験機である。







▲ 第51航空隊に残る最後のP2V-7 4643号機，今年2月16日の撮影である。四半世紀にわたり海上自衛隊に籍を置いたP2V-7も，いよいよ姿を消すことになった。



▶ 厚木基地に飛来したP2V-7改造のVSA(可変特性)研究機。この4655号機は間もなく耐用時間切れとなるため，56年度予算でP-2J改造のVSA機を要求しており，引続き研究が行なわれる

▼ 鹿屋基地のハンガー前で主翼を展張する第11航空隊のS2F-1 4136号機。32年から34年にかけて合計60機がMAP供与されたS2F-1も，現在は第4航空群第14航空隊(厚木)と第1航空群第11航空隊(鹿屋)を残すだけとなり，近く14空も閉鎖されて鹿屋の11空が最後のS2F部隊となる。右は第14航空隊の4107号機。この4107号機は一時期モスボール保管され，その後，第一線に復帰したもので，延命のためこのような措置がとられた









▲ 着艦態勢に入った第21航空群第121航空隊所属のHSS-2A 8071号機。胴体下面2カ所に突き出したベアトラップ用のポストに注目。HSS-2は陸上基地から発進し、近距離対潜海面の哨戒に当たる一方、ヘリコプタ搭載護衛艦に展開して洋上に進出するという2種類の用途に使われており、現在までに91機が調達されて海上自衛隊では最大の勢力を誇っている。

◀ DDH-141「はるな」に着艦するHSS-2B 8086号機。飛行甲板中央に見える格子状のものが着艦拘束用のベアトラップで、機体とはケーブルで接続されている。HSS-2Bは-2Aの発展型としてソノブイ・ランチャー、曳航式MAD、ESMを追加装備した機体で、機能的には米海軍のSH-3Hに匹敵する。写真では、HSS-2Bの特徴となるソノブイ・ランチャーやMADを確認できないが、それでもインテーク前方のFOD防止用スクリーンやバブル・ウインドーなどの違いを見出せる。



◀ 第111航空隊所属のKV-107IIA 8605号機。KV-107は数少ない陸海空3自衛隊の共用機種のひとつで、海自では陸と空に先がけていち早く本機を導入、掃海ヘリコプタとして採用した。しかしながら、パワー不足の本機が曳航できる掃海具はMk.103(係維機雷用)とMk.104(音響機雷用)に限られ、米海軍のようにMk.105やMk.106などの大型掃海具は使用していない。そこで海自では、本機の後継機としてRH-53Dを採用したい意向を持っているが、いまだに実現していないうらみがある。



▶ S-62J救難ヘリコプタ。今年度末には硫黄島基地に救難飛行隊が編成されることになっており、これで全部の固定翼機基地への救難ヘリ配置が完了する。現在、救難ヘリとしてはS-62JとS-61Aの2機種あるが、将来はS-61Aに1本化され、各基地2機ずつ配置される。写真は下総基地のS-62J 8929号機。救難ヘリコプタは各航空基地隊指揮下の救難飛行隊に所属する。



▲ YS-11は輸送および支援と、TACCOをはじめとする対潜機クルー(AT/AD)の機上作業訓練という2種類の任務に使用されており、それぞれYS-11MおよびYS-11Tと呼ばれる。上は第61航空隊所属のYS-11M 9043号機。

▼ 下総教育航空群第205教育航空隊所属のYS-11T 6903号機。胴体下面にAN/APS-80J全周スキャン・レーダのレドームを持つほか、キャビン内はP-2Jの戦術区画と同様にアレンジになっている。





▲ 徳島教育航空群第202教育航空隊所属のTC90。海自パイロットを養成する教育航空群は小月、徳島、鹿屋、下総の4ヵ所にある。固定翼練習機はKM-2、B65、TC90の3機種があって、このTC90は1973年からB65に代わって調達を開始、現在9機を保有する。



◀ B65クインエアはSNBに代わる航法練習機として長く使われてきたが、集約化のためTC90への転換が進んでおり、余剰となった機体は各航空隊にT-34Aの代替連絡機として1機ずつ配備されつつある。写真は練習機時代の派手な塗装をそのままに、沖縄航空隊に配備されたB65。



◀ 第51航空隊所属のT-34A 9005号機。連絡用および、デスクワークに就くパイロット出身幹部の技量維持用に使われており、日頃P-2Jなどの大型機に乗っているパイロットたちもアクロが可能なT-34に乗ることを喜ぶという。空自ではT-3と並んで数少ないレシプロ・エンジン機として珍重されつつあるT-34だが、海自ではS2F-1、B65、KM-2など仲間はまだ多い



◀ 富士KM-2計器飛行練習機。T-34Aから発達した機体で、初飛行以来すでに20年近くが経過しているが、今後も初級練習機として使用され、調達も続くことになっている。写真は若戸大橋上空を飛ぶ第201教育航空隊所属機で、53号機は53年度、57号機は58年度発注の新しい機体である。初級練習機ながらADFを装備しており、コクピット後方にそのアンテナが見えるが、このあたりは洋上遠く進出する対潜機パイロットを養成する海上自衛隊ならではと思わせる。

シリーズ アメリカジェット戦闘機〈9〉

North American F-86A/E SABRE

ノースアメリカン F-86A/Eセイバー



スピードブレーキを全開，緩降下から5inHVARを発射するF-86A。シリアルは読めないが，前部キャノピーが角ばったビー・タイプのものに変更されているので，F-86A-5であることは間違いない。ちょっと見えにくいが，垂直尾翼は黄と黒のチェッカーに塗り分けられ，キャノピー下には黄と黒のレティクルをあしらったエンブレムが記入されている。また，この機体のホームベースがネバダ州ネリス空軍基地という点からも，この部隊が現在のTFWC(戦術戦闘兵器センター)/57FWWの前身であることは想像に難くない。

カリフォルニア州のマロック乾湖（現在のエドワーズ空軍基地）上空で、軽快な上昇を見せるXP-86 2号機(45-59598)。このXP-86は基本的なエアフレームは量産型F-86A/Eと大差ないが、M-3 12.7mm機銃はまだ装備されておらず、XP-86およびF-86A-1のみに採用されたカーブドィタイプの丸味のある前方風防と相まって、全体的にややのっぺりした印象を受ける。



第二次大戦も大詰めの1944年11月、米陸軍航空軍(USAAF)は傑作戦闘機P-51を生み出したノースアメリカン社に対し、単発、単座のジェット戦闘機開発を打診した。同社の設計主任レイモンド・ライスは、すでに設計を開始していた米海軍向け艦上ジェット戦闘機、モデルNA-134(後のXFJ-1)を陸上機に改修することで、この要求を満たすことができると確信、モデルNA-140案を陸軍当局に提出した。翌1945年5月、NA-140はXP-86として試作開発されることが決定。NA社はXP-86 3機を受注した。しかし直線翼のうえに胴体の太いNA-140は空気抵抗が大きく、風洞実験の結果は、陸軍が要求する最大速度600mph(521kt)を達成することは困難な状態であった。

ここでちょっとXP-86の受注時期に注目して欲しい。1945年5月、この月は奇しくもナチス・ドイツが連合軍の軍門に下った月と一致するのである。つまり、連合軍側諸国がのどから手が出るほど欲しがっていたドイツ側の新技術、これを新鋭機開発に応用できることを意味している。事実、苦境に立たされていたXP-86を救ったのはドイツからもたらされた後退翼機の研究資料で、NA社の空力担当主任、L.P.グリーンはこの技術をXP-86に応用、主翼および水平尾翼に25%翼弦で30°の後退角を採用すると同時に、胴体をより細いものへ再設計した。同社はこの改良案を当局に提出、1945年11月に制式承認を受け、試作機製作に着手した。

後退翼機の欠点のひとつに離着陸性能の悪いことが挙げられ、海軍がFJ-1への後退翼採用に二の足を踏んだ理由もそこにある。ノースアメリカン社はXP-86の主翼前縁に自動スラットを装備、この問題を解決した。陸上基地で運用する陸軍の戦闘機にとって、離着陸性能はある程度目をつぶれる要因であった。

1947年8月8日、シボレーJ35-C-3(公称推力4,000lb)エンジンを装備したXP-86 1号機はカリフォルニア州のNA社イングルウッド工場をロールアウト、マロック乾湖(現在のエドワーズ空軍基地)へ陸送された後、10月1日、初飛行に成功した。1947年中にフェイズI、IIの飛行テストを終了、好成績を記録した1号機は、エンジンをアリソンJ35-A-5(3920lb)に換装の後、フェイズIIIテストに入り、このテストも1948年末には無事終了した。

モハーヴェ砂漠上空を飛行するXP-86 1号機(45-59597)。主翼、水平尾翼とも、25%翼弦で35°の後退角を持つXP-86は、主翼前縁に低速時に前方へせり出す自動前縁スラットを設け、離着陸性能の向上を図っている。この"PU-597"は1948年4月26日、NA社のテストパイロット、ジョージ・ウェルチの操縦で緩降下時M1を記録、ベルX-1に続く、戦闘機としては世界最初の音速突破を記録した。



なおこのテスト期間中、1号機はダイブ中に音速を突破(4月26日)。また6月には名称もXP-86からXF-86へと改められている。

一方、フェイズII終了とほぼ同時に発注されたF-86A-1 33機は、1948年5月20日に進空している。このF-86A-1 1号機はエンジンをJ35の改良型J47-GE-1(5,200lb)に換装しており、1948年9月15日、海軍のD558-1が持つ650.796mphをはるかにしのぐ670.981mphという速度世界記録を樹立した。

このF-86Aは1949年2月、カリフォルニア州マーチ空軍基地の1FG/94FISに配備が開始され、隊員からセイバーと命名される。続いてメリーランド州アンドリューズ空軍基地の4FG、ニューメキシコ州カートランド空軍基地の81FGに配備されたF-86Aは、マイナーチェンジ型F-86A-5に変わっている。合計521機生産されたF-86A-5はエンジンをJ47-GE-3/7/9/13に換装、うち188機はキャンセルされたF-86Bの振り替え分である。

続く量産型F-86Eは、F-86A-5の水平尾翼をオール・フライングテイルとしたもので、高速飛行時の縦方向操縦安定性に一役買っている。しかし機体そのものはA後期型と変わらず、エンジンはJ47-GE-13(5,200lb)、射撃照準装置はMk.18ジャイロサイトのままである。F-86Eは、当初の計画ではF-86E-1/5 合計111機で生産をF-86Fにバトンタッチする予定であったが、F-86F用のJ47-GE-27の生産が遅れたことにより、F-86E-10/15 225機、カナデア製F-86E-CAN 60機が追加生産された。なお、F-86E 1号機の初飛行は1950年9月23日、4/33/51FTWの3個航空団に配備されている。

F-86を語る上で、朝鮮戦争への参加は忘れてはならない史実である。1950年11月8日、F-86A 3個飛行隊を擁する4FIWは金浦飛行場への展開を命ぜられ、同年12月13日に先鋒336FISが到着している。4FIWは1951年6月からF-86Eを装備、続いて10月には51FIWがF-80からF-86Eに機種改編。緒戦におけるセイバーの地固めは着々と進み、後半のF-86F黄金時代へと繋がっていく。

F-86Fにおいて制空戦闘機としてのひとつの頂点を極めたセイバー・シリーズも、XF-86に始まる傑作機たちの歴史の上に成り立っていることを忘れてはならない。



▲ スピードブレーキを全開，ノーズアップの状態で飛行する航空訓練軍団／3596CCTWのF-86Aフォーメーション。撮影は1952年7月，ワシントンD.C.上空だが，この頃になるとF-86の生産もE/F型へ移行，余剰の生じてきたF-86Aの多くは，ラスベガス（後にネリス）空軍基地にあった3596CCTW"キャデラック・フライト"へ送り込まれ，訓練に使用された

▼ マーチ空軍基地のハンガーで整備を受ける1FG/94FISのF-86A-1。M-3機銃の銃口に可動式カバーが付いているのが見えるが，このカバーはA-5からは樹脂製の射撃時にブラストで吹き飛ばされるタイプとなり，最終的には廃止された。古いタイプの240Gal.増槽に注意。





▲ マサチューセッツ州ケープコッド上空を飛行する33FIW/58FISのF-86Eエレメント。手前がF-86E-1，後方がE-5だが，外形的な差異はほとんど認められない。オールフライング・テイルとなったF-86Eの水平尾翼はA型との数少ない識別点のひとつだが，テイルコーンが角ばり，尾灯も横に並んだタイプに変更されている。

▼ 1950年9月27日，ミシガン州セルフリッジ空軍基地において飛行耐久試験を受ける56FIWのF-86A-5(49-1209)。この試験は要撃機には必須のターンアラウンド能力をテストするためのもので，このFU-209は23.5時間という記録を達成している。





▲ ネリス空軍基地に隣接する射爆撃場で、5inHVARの発射訓練を行なう3596CCTWのF-86A-5(49-1131)。F-86A/Eは、主翼下面8ヵ所のロケット・ステーションに上下2発ずつ合計16発のHVARを搭載でき、その照準にはMk 18ジャイロ・サイトを使用した。ロケット弾の発射は左翼外側下から始まり、右翼外側下、左翼外側上……の順で発射される。

▼ マーチ空軍基地において飛行前のファイナル・チェックを受けるF-86A-1(47-631)。同基地に駐留する1FG(後に1FIWと改編)はF-86最初の実戦部隊で、セイバーのニックネームも1FGの隊員のアンケートによって決まったというエピソードは有名である。この"FU-631"は、量産26号機というごく初期の機体という点から、初のF-86飛行隊、94FISの所属と思われる。







▲　グラウンド・クルーの誘導でスポット・アウト，フライト・ラインへ向かう33FIWのF-86A-5(49-1169/-1121)。F-86A/Eは対気速度185kt以下で自動的に前下方にせり出す自動前縁スラットを装備していたが，駐機時やタキシング時は当然写真のような状態になる。またオールフライング・テイル採用前の水平尾翼や，丸味をおびた尾翼取付け部などF-86Aの特徴を見事に捉えたショットである。33FIWはF-86Eを装備した航空団の中では，唯一朝鮮へ派遣されなかった部隊で，マサチューセッツ州オーティス空軍基地に配備されていた。その指揮下には58/59/60FISの3飛行隊があり，うち58/59FISは後にF-86Dに改変された。

なんとなくアメリカ……！　'81.7.4～5

横田基地オープンハウス





7月4／5日は米国独立記念日にあわせた在日米軍基地のオープン・デイ。東京ではあいにく4日は朝からどんより曇った雨模様であったが，熱心な航空機ファンをはじめ10,000人近くが来場した。展示機では日本本土で初公開されたE-3セントリーに人気が集中。例のロートドームを回転させるとワッと機体の周辺に観客が集まってくる。天候の具合もあってお目当てのデモ・フライトはわずかにC-130がお茶をにごした程度。もっとも最近のオープン・ハウスは半分，趣向を凝らした各種の出店をひやかすのがお楽しみ。ハンバーグとバドワイザーを手にすれば，ちょっとしたアメリカ的雰囲気。そういえば最近若い女の子がやたらと目につくのもこんな所が理由かも……。翌日は天気もまずまず。さまざまなアトラクションが会場をわかし，飛行機ファンも，それなりの人も，日ごろのアメリカン・ライフを満喫したようだ。







▲　4日は生憎の雨模様。本土では初公開のE-3セントリーも背中のロートドームを傘がわりに，しばしの雨をしのいでいた。

▶　5日のアトラクションではC-130の精力的なデモ・フライトと在韓米軍スカイダイバー・チームによる演技で観衆をわかせた。

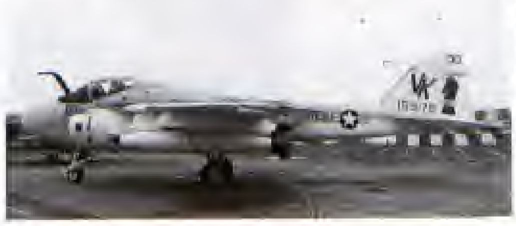






◀　展示された機体。左上から順にF-4D（8TFW/25TFS），AV-8A（VMA-542），OA-4M（H&MS-12），A-6E（VMA(AW)-121），P-3C（VP-50），F-15C（18TFW/12TFS），ほかにUH-1N，T-39，C-130，C-141，C-5。自衛隊からはUS-1，C-1，T-33，KV-107，F-1，それにHU-1Hが参加。



















[上]6月10日，ロッキード・カリフォルニア社パームデイール工場において，NASAの地球資源探査機ER-2 1号機が初飛行に成功した。このER-2は米空軍が34機発注しているTR-1A戦術偵察機とほぼ同型式の機体で，U-2R偵察機を母体に主翼と胴体を延長，エンジンもJ75-P-13に換装している。これにより，機内の電子機器，航法機材，燃料の搭載量は大幅に増大する。なお，NASAではER-2を2機発注中。 (Lockheed)

[右]BAe社は5月末，デモフライト用ホークT.2をアメリカへ派遣，30日間におよぶ北米ツアーを行なった。米海軍のT-2C，TA-4Jの代替機としてアルファジェットとともに名乗りを上げているホークは，BAe社とこのVTX-TS(米海軍次期練習機)計画におけるパートナー，マクダネルダグラス社との共同事業によりこのツアーを実施したもの。なおBAe社が提供したデモ機「ZA101」は米海軍仕様のトレーナー・カラーに塗装されている。 (BAe)

[下]パリ航空ショーにおいて，西側関係者にデビューしたミルMi-26ハロー大型ヘリコプター。左はヘリとは思えないほどゆったりとしたコクピットで，扇風機がユニーク。右は15トンにおよぶペイロードをデモするMi-26の1号機。 (TASS)

[Top] A first earth resource research plane for NASA the ER-2 made its first flight successfully over Palmdale on 10 June. The ER-2, a stretched version of U-2R, is identical with TR-1A reconnaissance currently on order by USAF. Powered by J75-P-13 engines the aircraft has increased fuel capacity. (Lockheed)

[Center] A month long demonstration flight tour around the United States was completed by a Hawk T.2 in May. The aircraft is one of potential candidates for VTX-TS, the next trainer for U.S. Navy. (BAe)

[Bottom] The Soviet Mi-26 helicopter at the Paris Airshow. Roomy cockpit was impressive. (TASS)









［上］カナダ国防軍の新型海洋哨戒・偵察機CP-140は，1980年末からノバスコシア州グリーンウッド基地のNo.407Sqn.への配備が開始され，現在までに14機が第一線にある．写真はカナダ沿岸をパトロールするCP-140 1号機． (Lockheed)
［右］C-5A，C-141A/Bに代わる次期大型輸送機(CX)の候補機がほぼ出揃った．上からボーイング案，ロッキード案，マクダネルダグラス案で，いずれもC-141Bと同じ外形寸法，C-5Aと同じ搭載能力という条件を満たしている． (USAF)
［下］ボーイング社レントン工場ではB757 1号機の主翼がほぼ完成，7月には胴体との接合作業が始まる．同機は9月に最終組立てを開始，82年1月にはロールアウトの予定 (Boeing)

[Top] CP-140 from No.407 Sqn. of the Canadian Armed Forces. Currently 14 of them are deployed to Greenwood air base Nova Scotia. (Lockheed)
[Right] CX to replace C-5A and C-141A/B in three variations are suggested by (from top to bottom) Boeing, Lockheed, and McDonnell Douglas.
[Bottom] The roll out of B757 is expected in January 1982. (Boeing)











[上] 4翅ローターのベル212。ベル412の軍用型
このほどベネズエラ空軍のEsc.42(第42飛行隊
に引渡された。この412はIFRをはじめ、気象
ーダなどアビオニクスの充実が図られており
スキッドには非常用のフロートも装備されて
る。なお軍用412の引渡しは本機が初めて。(Bel
「左」ロール率などのトラブルからさまざまな
修を強いられたF-18も、総計19機(量産型7
の飛行時間が6月15日現在で4,000時間を超え
写真はパタクセントリバー海軍基地において
404-GE-400エンジンのサービス・テストを受
る量産型。増積されたエルロンに注意。(MDC
[下]このほどエア・アルジェリアが受領したL-10
-30 COMBI(貨物客用型)。客席パレット7個を
載することにより、91席の客席を持つ旅客機
変身できる。なお、長胴型L-100-30は、6月
西独・仏・豪3ヵ国から国内商用運航の正式
可を受けた。 (Lockheed

[Top] A Bell 212 equipped with four-blade rotor; t
military version of Bell 412 was recently handed ov
to Esc. 42 of Venezuela Air Force. (Be
[Center] One of production models of F-18 under s
vice test of F404-GE-400 engines. As of 15 June 4,0
hours were flown by a fleet of 19 F-18s. (MD
[Bottom] An L-100-30 COMBI was delivered recently
Air Algeria. With 7 seat pallets the transport will ac
modate a total of 91 passengers. (Lockhee







[上]ロールスロイス社ブリストル工場のフライト・テスト・センターにおいて，"ゼロ・スカーフ" フロント・ノズルのテストを行なうMoD(PE)（英国防省調達委員会）のハリアーGR.1(XV277)。このフロント・ノズルはAV-8B用のペガサス11(F402-RR-404)エンジンに装備する新型ノズルで，STOL時の性能向上が見込まれている。このテストの結果，性能の向上が著しい場合，BAe社では現用のハリアーGR.1/3，T.2/4，シーハリアーFRS.1に対してもこのノズルを装備する予定。 (BAe)
[左]米国ソニー・アビエーション社は，このほど社有ビジネス・ヘリ，ベル222初号機を受領した。このベル222はニューヨーク・メトロポリタン空港をホームベースに，ワシントンDCやボストンなど東海岸の主要都市はもとより，工場のあるペンシルバニア州デラノなどへの足として使用される。 (Bell)

[Top] Harrier GR.1 (XV277) from PE/MoD undergoing the test of "Zero Scarf" front nozzle at the Flight Test Center of Rolls Royce's Bristol plant. The nozzle is designed for Pegasas 11 (F402-RR-404) engine which is mounted on Model AV-8B and expected to improve the STOL capability. Should its designed performance proved the new nozzle will be mounted in GR.1/3, T.2/4, and also Sea Harrier FR S.1. (BAe)
[2ndTop] Bell 222 delivered recently to Sony Aviation is expected to link New York-Washington-Boston-Delano improving their inter-plant communication. (Bell)
[Right] The first order for Jetstream31 was placed by Mall Airways headquartered at New York. (Bell)
[Bottom] Musa Air received its first DC-9-80 under lease arrangement with McDonnell Douglas. (MDC)





[上]BAe社はジェットストリーム31の初受注を発表した。発注したのはニューヨーク州に本社を置くモール・エアウェイズで，現有のPA-23，-31に代えて，本機を4機（うち2機はオプション）発注したもの。1号機の引渡しは1982年7月。写真は修正したもの。 (BAe)
[左]6月26日，テキサス州ミューズ・エアは，MD社との間でリース契約を結んだDC-9-80の初号機を受領した。同社は7月からスーパー80のみで運航を始める新設の航空会社で，この2機は82年に予定されている4機の引渡しまで使用される。 (MDC)



〔上〕6月2日、厚木基地へ着陸するVMA-223のA-4M(160241)。VMA-223は5月中旬、先任のVMA-331に代わってカリフォルニア州エルトロ基地のMAG-13から派遣されたが、その際に機体も譲り受けたため、このような黒と黄の派手な塗装となったもの。胴体には"ADV PARTY WELCOMES VMA-223 BULLDOGS"の黒文字がある。〔関谷政明〕

(Above) A-4M (160241) from VMA-223 landed Atsugi on 2 June. The squadron was dispatched by MAG-13 at MCAS El Toro to replace VMA-331 in May. (M.Sekiy

OA-4M (152874) from H&MS-12 the new FAC plane for USMC, left Yokota for Iwakuni on 21 June. (N. Yamazaki)



〔上〕6月21日、横田基地から岩国基地へ帰投するH&MS-12のOA-4M(152874)。ダークゴーストグレイ(FS.36320)とライトゴーストグレイ(FS.36375)を用いた低目視性戦術迷彩に、H&MS-12所属を示す"WA"のテイルコードが記されている。OA-4Mは海兵隊の新FAC専用機で、2月に8機が岩国基地へ配備された。

〔下〕横田基地をタキシングするVMA(AW)-121のA-6E(1591
VMA(AW)-121は先任のVMA(AW)-242に代わって、現在岩国
における6ヵ月のローテーショナル・ツアーを遂行中。機体
令機で、垂直尾翼上端とキャノピー下にダブルナッツが記
ている。
(山崎

A-6E (159179), the commanders aircraft from VMA(AW)-121 on rotational tour to Iwakuni. (N. Yamazaki)





A-7E(156821) from VA-94 assigned to USS Kittyhawk ... (K. Dana)

[上]3月より第7艦隊勤務にあるUSS.キティホーク(CV-63)に搭載されて嘉手納基地を訪れたVA-94のA-7E(156821)。以前に比べるとスコードロン・カラーのオレンジ部分が非常に少なくなった。現在キティホークはインド洋上にあるが，VA-94だけはフィリピンのキュービーポイントに残されている。[田名一夫]

[下]6月7日，厚木基地へ着陸するVA-93のA-7E(160730)。右翼パイロンにFLIR(前方監視用赤外線)ポッドを携行している。機体はCVW-5の司令機。USS.ミッドウェー(CV-41)は，核搭載の疑惑の中を6月3日，母港横須賀に入港したが，現在は香港を訪問中。[竹内義久]

A-7E(160730), the commander's aircraft from CVW-5. Note the FLIR under wing. (Y. Takeuchi





[左]6月20日，2週間の派遣任務を終えて，ホームベースのワシントン州ウィドベイ・アイランド基地へ帰投するVP-69のP-3A(152176)。このツアーにはVP-69から7機が参加，VP-48とともに作戦行動をとっていた。[田名一夫]

P-3A(152176) from VP-69 on its way home after two-week tour in the Far East. (K. Dana)

…嘉手納基地をタキシングするVP-67のP-3A(151368)。…-67はVP-69に代わり，テネ…ー州メンフィス基地から派…されたもので，6月21日に…機が飛来した。撮影は6月…日。[吉田富士夫]

…3A(151368) from VP-67 at Ka…na. The sqdn arrived to repla… VP-69 (F. Yoshida)





〔上〕6月24日，韓国での演習を終えて嘉手納基地に飛来したバージニア州ラングレー空軍基地1TFWのF-15A(76-073)。嘉手納を訪れたのはこの1機だけだったが，本隊はこの後6月29日から行なわれた横田基地でのUSAFに参加した 〔吉田富士夫〕

[Above] F-15A(76-073) from 1TFW based at Langley AFB du… to Kadena after participating the exercise held in the Rep… Korea. (…

F-4D(66-8808) from 8TFW visited Yokota on 3 June. Tail bands denote 35, 80, 497TFS. (T. Inoue)

〔左〕6月3日，横田…
飛来した群山第…
のF-4D(66-8808…
の国内ニュースで…
たものとは異な…
の司令機で，垂直…
には，所属3個飛…
80, 497TFS)を示…
赤の帯が入ってい…
〔井…



〔右〕6月27日，クラーク基地から嘉手納基地へ飛来した3TFW/3TFSの司令機F-4E(80-310) 〔田谷一夫〕

F-4E(80-310) the commander's aircraft from 3TFS/3TFW arrived from Clark at Kadena on 27 June. (K. Dana)



〔下〕小松基地で撮影された第306飛行隊のF-4EJ(97-8418)。垂直尾翼には，鷲をデザインした黒と黄のニュー・マーキングが施されている

F-4EJ(97-8418) from No.306 Sqn at Komatsu AB. Note its new tail marking





上）嘉手納基地に翼を休めるワシントンANG 141ARG/116ARSのKC-135A(58-0032)。本機は18TFWのトランスパック支援のため，ワシントン州フェアチャイルド空軍基地から飛来したもの　撮影は6月24日　田名一夫

[Above] KC-135A(58-0032) from 116ARS/141ARG of Washington ANG at Kadena. The aircraft conducted transpac support role for 18TFW from Fairchild AFB Washington. (K. Dana)

Carabel 6R(N1001U) from Aeroservice Goodyear Aerospace engaged in thermodynamic survey in Okinawa. (K. Shinjyo)



［上］6月14日，熱的調査のため沖縄を訪れたテキサス州ヒューストンに本社を置くエアロサービス・グッドイヤー・エアロスペース社のカラベル6R(N1001U)。翼下に測定ポッドを携行している　新城　清

（下）6月14日，羽田空港で撮影されたバルカン・ブルガリアン航空のTu-134A(LZ-TUM)。バルカン航空は13機のTu-134/134Aを保有しており，国際線用に使用している　（武田和夫）

Tu-134A(LZ-TUM) of Valcan Bulgaria Airlines at Haneda International Airport. (K. Takeda)



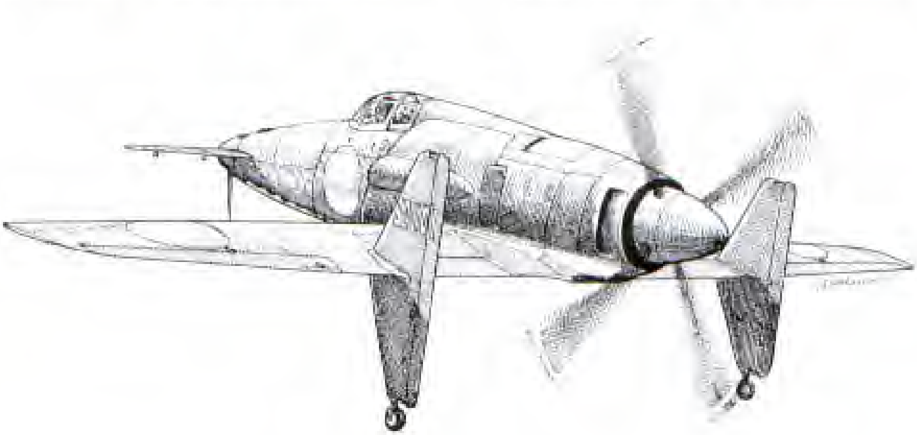
Mini MODELLING MANUAL

Kyushu J7W Shinden

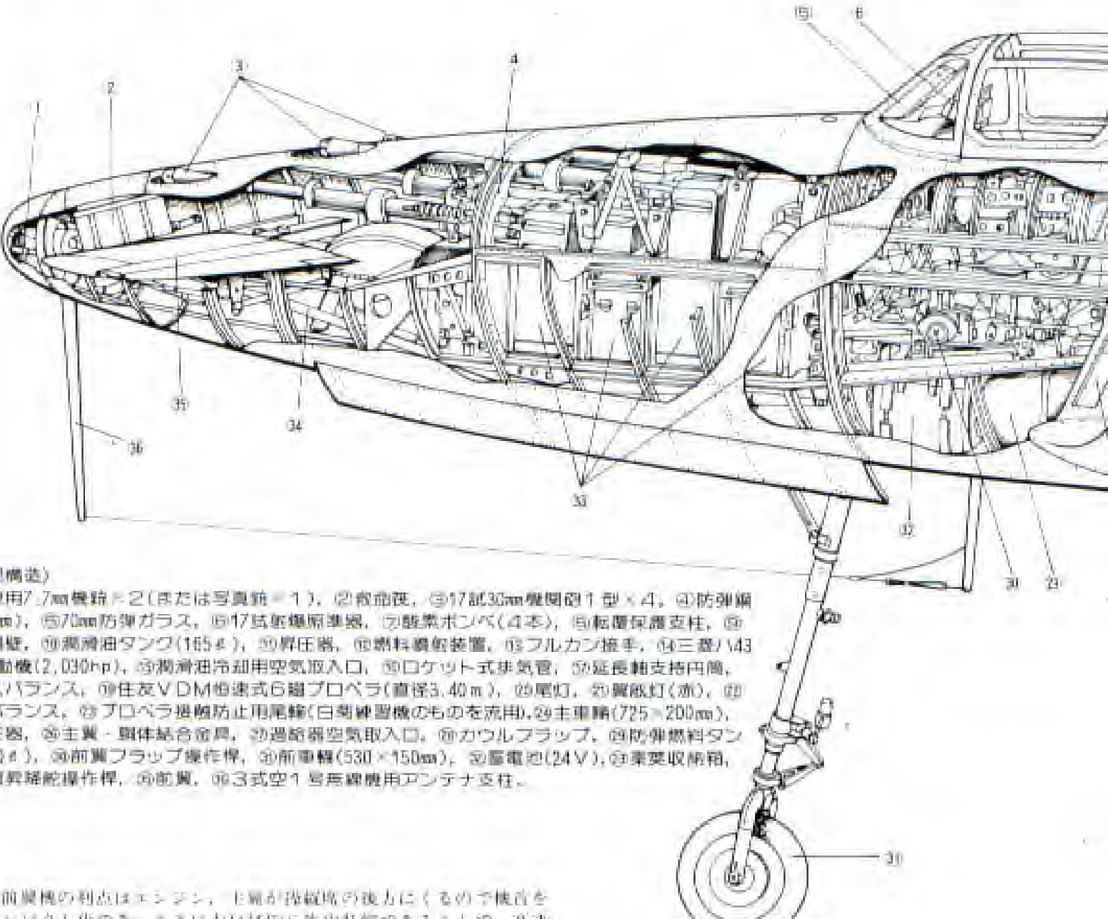
九州 18試局地戦闘機 震電

解説・イラスト/野原 茂

太平洋戦争が日本軍に不利な状況となりつつあった昭和18年，海軍は戦局を挽回するため各社に新鋭戦闘機の試作を命じたが，その中で局地防空用の要撃戦闘機として九州飛行機に試作内示されたのが18試局地戦闘機震電である。海軍がそれまでに南方で遭遇したB-17，B-24，B-25，B-26などの爆撃機はいずれも防御の堅固な機体で，零戦ではすでに手に負えなくなってきていた。しかも米本国では，これらの機体をはるかに凌ぐ高性能4発重爆B-29がテスト中との情報も入ってきていた。そこで震電に対する海軍の要求性能も，高度8,700mで最大速度400kt(740km/h)，高度8,000mまでの上昇時間10分30秒以内，武装30mm機関砲4門という当時としては破格のものとなった。震電の開発に際して海軍側の主任を務めたのはわが国のパイロット・エンジニア第1号でもある海軍航空技術工廠の鶴野正敬大尉であった。鶴野大尉はかねてより前翼型(エンテ型)機に注目しており，戦闘機にはこの型式が最適であることを力説，自らMXY6と称する前翼型グライダーを試作，試乗し特性を確認していた。おりしも，各国レシプロ戦闘機の速度は限界に近づきつつあり，もはや通常の設計では大幅な速度性能の向上を望めないことは明白で，鶴野大尉は躊躇することなく18試局戦にこの前翼型を取り入れた。最初は前翼型に対して半信半疑であった九州飛行機の設計陣も大尉の熱意に動かされ，昭和19年6月の開発正式受諾後，突貫作業で設計を開始した。予定では20年1月に1号機が完成するはずだったが，前例のない型式と，空襲による工場の被爆，外注部品の遅延などさまざまな要因により遅れ，6月10日すぎにようやく完成した。8月3日，初飛行に成功，6日，8日と各15分間ずつ飛行，17日に全速飛行を予定していたが，整備中に終戦となり，前翼機震電の真価は残念ながら証明できなかった。しかし，3回の飛行では特に大きな問題もなく，全速飛行でも計画値(750km/h)に近い速度は出ただろうと推定される。予定では将来ジェット化も考慮されていた。F-14，F-15，F-16などの最新鋭ジェット戦闘機がマッハ2の超高速で飛び交う現代では，震電の最大速度750km/hなどは昔の夢物語にすぎないが，かつて日本にもレシプロ戦闘機の最後を飾るような機体が存在したことを誇りとしたい。



機体構造
〈原型1号内部構造図〉



〈内部構造〉
①射撃用7.7mm機銃×2(または写真銃×1)，②救命筏，③17試30mm機関砲1型×4，④防弾鋼板(16mm)，⑤70mm防弾ガラス，⑥17試射爆照準器，⑦酸素ボンベ(4本)，⑧転覆保護支柱，⑨防火隔壁，⑩潤滑油タンク(165ℓ)，⑪昇圧器，⑫燃料調節装置，⑬フルカン接手，⑭三菱ハ43-42発動機(2,030hp)，⑮潤滑油冷却用空気取入口，⑯ロケット式排気管，⑰延長軸支持円筒，⑱マスバランス，⑲住友VDM恒速式6翅プロペラ(直径3.40m)，⑳尾灯，㉑翼端灯(赤)，㉒マスバランス，㉓プロペラ接触防止用尾輪(白菊練習機のものを流用)，㉔主車輪(725×200mm)，㉕蓄圧器，㉖主翼・胴体結合金具，㉗過給器空気取入口，㉘カウルフラップ，㉙防弾燃料タンク(400ℓ)，㉚前翼フラップ操作桿，㉛前車輪(530×150mm)，㉜蓄電池(24V)，㉝薬莢収納箱，㉞前翼昇降舵操作桿，㉟前翼，㊱3式空1号無線機用アンテナ支柱。

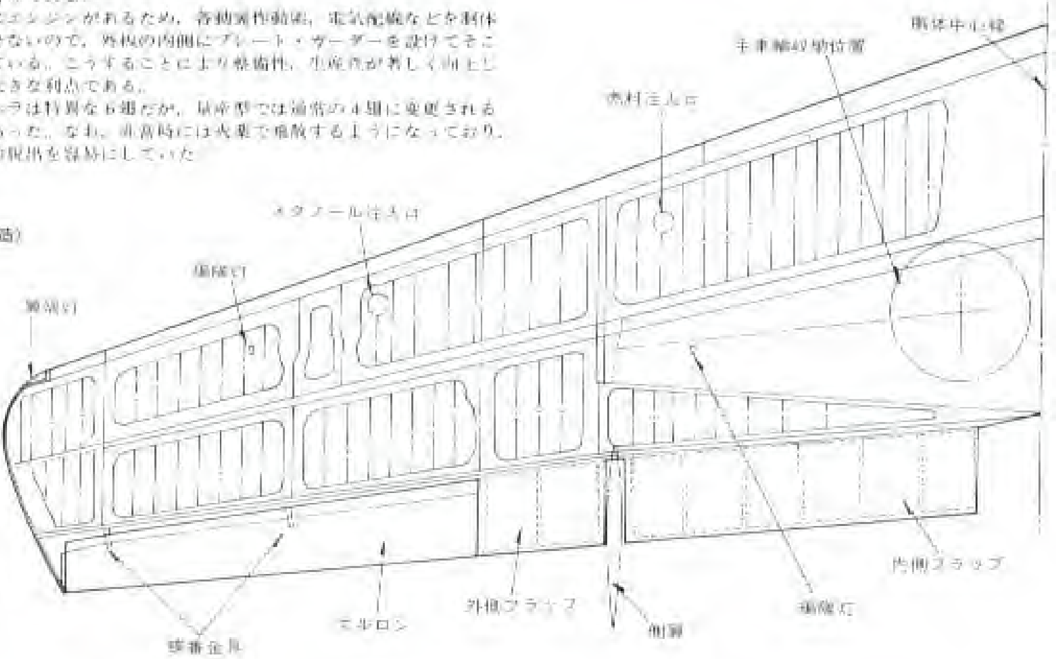
前翼機の利点はエンジン、主翼が操縦席の後方にくるので機首をコンパクト化でき、ここに大口径砲を集中装備できることで、高速、重武装を信条とする戦闘機には理想の形態と言える。従って、在来型機のように胴体後半がただ尾翼を支えるためにあり、中が空白なのとは異なり震電の胴体内は現代のジェット機と同じく装備品がムダなくビッシリと詰まっている。

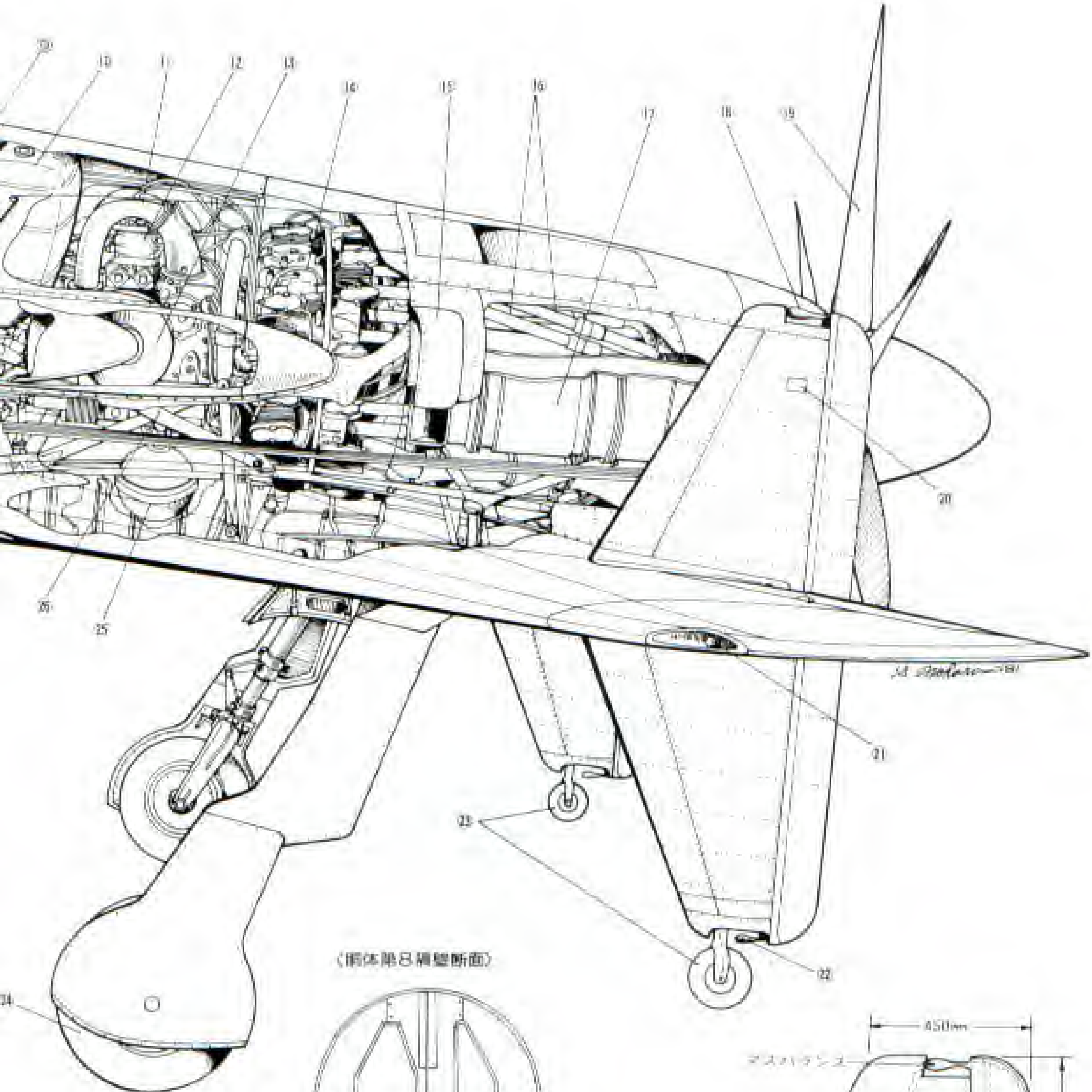
装備品が集中しているので、そのための点検孔も大きく、通常のモノコック構造では強度不足となるため、胴体内材には格桁状の補強板を付けてある。

後方にエンジンがあるため、各操縦索、電気配線などを胴体内に通せないので、外板の内側にプレート・ガーダーを設けてそこを通している。こうすることにより整備性、生産性が著しく向上したのも大きな利点である。

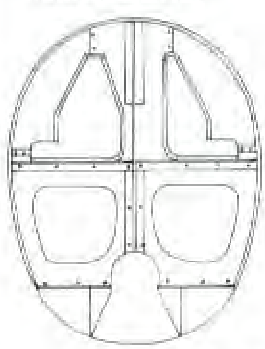
プロペラは特異な6翅だが、量産型では通常の4翅に変更される予定であった。なお、非常時には火薬で飛散するようになっており、搭乗員の脱出を容易にしていた。

〈主翼構造〉

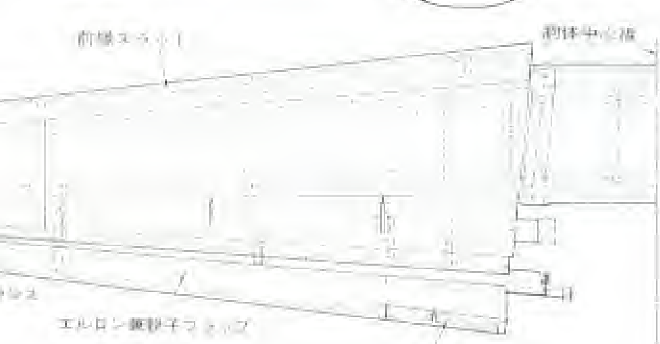


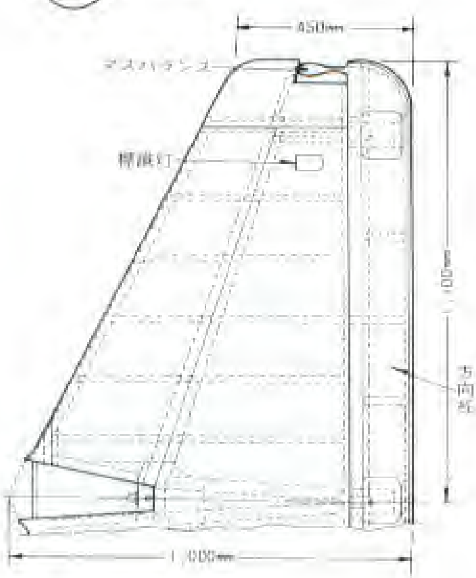


〈胴体第8隔壁断面〉



〈前翼構造〉

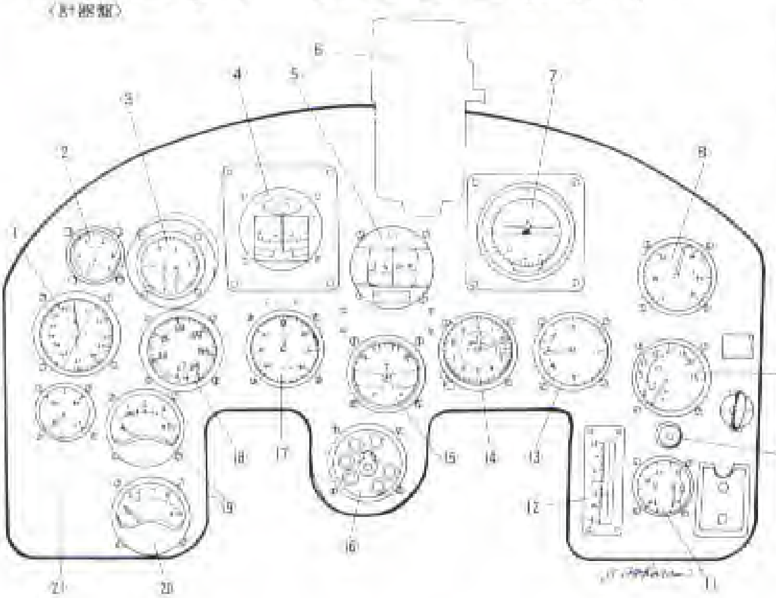




〈垂翼構造〉

コクピット・アレンジメント

〈計器盤〉



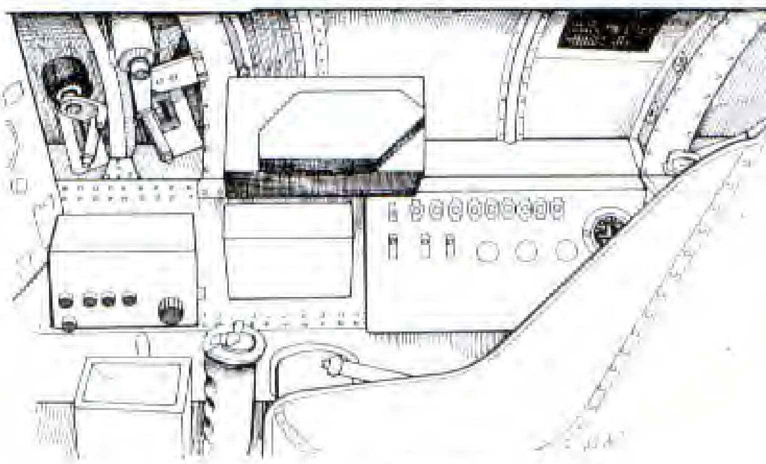
〈計器盤〉
①ブースト計，②落下増槽燃料残量計，③水メタノール圧力計，④仮称3式定針儀，⑤零式航空羅針儀1型改1，⑥17試射爆照準器，⑦仮称3式水平儀，⑧速度計3型，⑨燃料計，⑩燃料切換えコック，⑪酸素調圧器，⑫前後傾斜計2型，⑬昇降計2型，⑭高度計1型改1，⑮仮称3式旋回計，⑯脚標示灯，⑰圧温計，⑱1号電気回転計，⑲シリンダー温度計，⑳1号排気温度計，㉑流体接手圧力計。

雷電の操縦席は前述のようにブレーキ・ガーダー内に配置、計器をまとめて配したので非常にスッキリとしている。計器盤の配置図は現在スミソニアン博物館に保管されている1号機の写真をもとに描いたものだが、米国製計器に換装されたり、紛失したものもあって、一部は推定であることをお断りしておく。また、モックアップの写真、取扱説明書の計器盤配置図ともかなり異なっている。

操縦席右側は1号機がほとんど部品を紛失していて参考にできず、モックアップ写真を基にした。

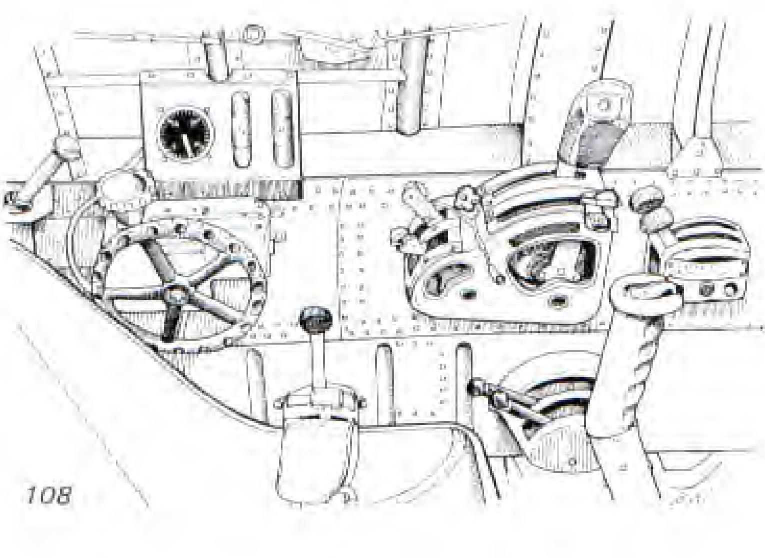
〈塗装メモ〉

計器盤が黒である以外は、ほかの海軍機同様青竹色。照準器も黒。

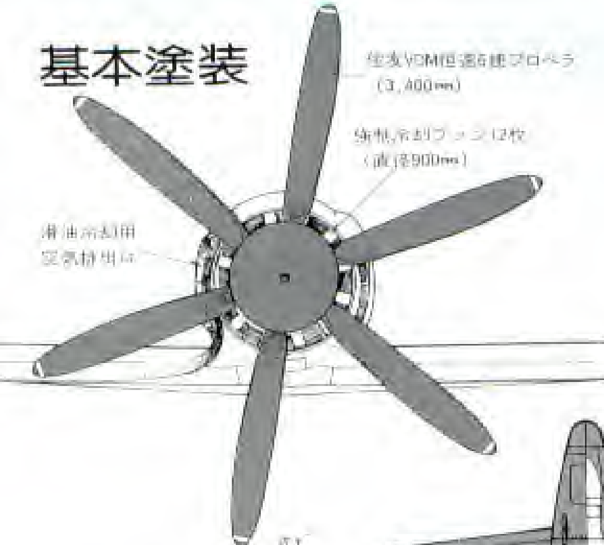


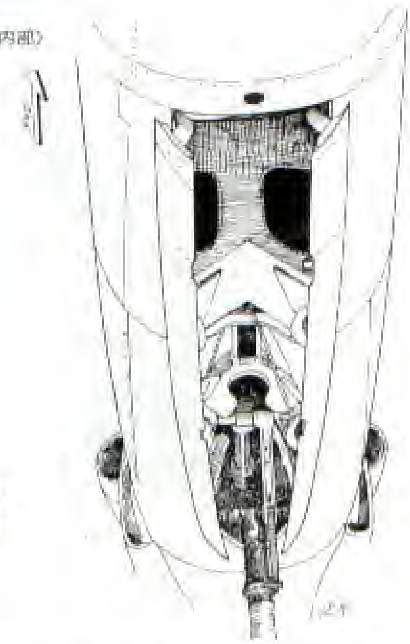
〈操縦席右側〉

〈操縦席左側〉



基本塗装



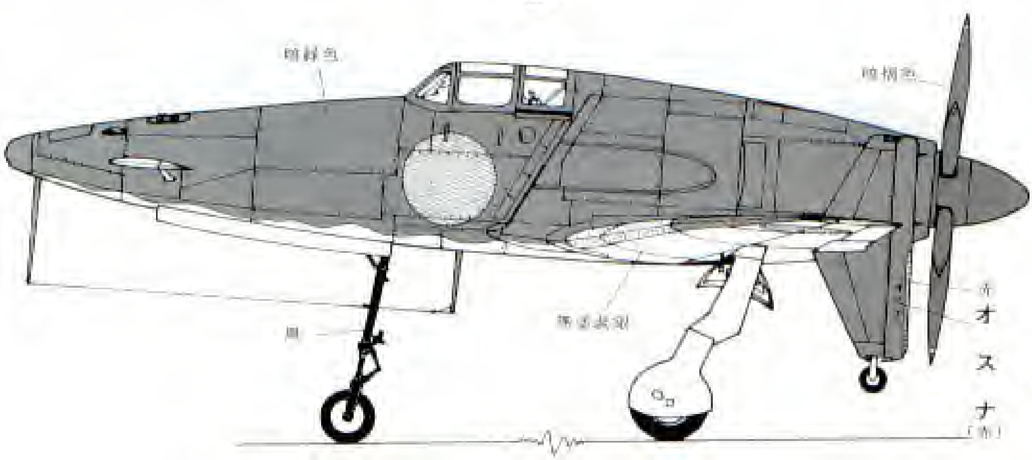


震電の塗装は大戦末期の他の海軍機と同様、上側面暗緑色、下面無塗装銀である。下面を明灰白色とする文献も多いが、写真を見る限りでは塗装は施していない。これは当時の情勢からして当然と思われる。ただ、暗緑色のフチが練習機、水上機に多く見られる波形となっているのが面白い。

前翼、主翼前縁下面に暗緑色が回り込んでいるのも零戦などと同じである。主翼前縁内側半分には規定どおり橙黄色の味方識別帯が塗られている。プロペラとスピナーは暗褐色で、プロペラ先端には幅50mmの橙黄色の帯が入っている。

「日の丸」は大戦末期の機体らしく白フチは付けられていない。主翼上面のフラップ、主脚収容部は誤まって踏まないように赤線で囲ってあり、フラップ部には赤で「フムナ」と書かれている。同様に垂直尾翼下側も赤く塗られており、同色で「オスナ」と書かれている。燃料注入口キャップは赤、前脚、主脚柱は黒、主脚カバー内側、収容内部は青竹色または無塗装銀。







アメリカを守り続けて20年……

McDONNELL F-101B/F VOODOO

イラスト・解説　三井一郎

「ブードゥー」——西インド諸島を中心として、アメリカの中南部にまで広がる黒人間の宗教。呪術や秘儀を専用するその名前は、[illegible]と、「知らざる——」[illegible]ネームが[illegible]のマクダネル一家にあってもひときわ異彩を放つネーミングである。しかしこのブードゥーは[illegible]ことと、[illegible]ロットを行っている。本来の戦略爆撃機護衛用長距離戦闘機には成り得なかったものの、自らの運命に逆らいをたてるようにTACの戦術偵察機、あるいはADCの要撃機として活き延び、最終的には総計800機が生産された。とくにそのうち約半数に、480機の生産数を誇る全天候要撃機F-101B/Fは、ADCがF-102の後継機を揃えていた1950年代後半という、時代的背景はあったものの、優れた航続性能と高速性を発揮し、部隊配備が開始された1960年から今日まで、20年以上にわたってアメリカを守り続けてきた。今回は、マッチボックスから発売されたF-101B/F、RF-101Bにタイミングを合わせ、このブードゥーF-101B/Fを取り上げることにした。わずか22機の改造に終わり、ネバダANG152TRG/192TRSのみに配備されたRF-101Bは次の機会に譲ることにして、ここではADCおよびANGで防空任務に就いた要撃機を中心に解説したいと思う。最後までガンを持たず、時代遅れのAIR-2Aジーニを抱いてアメリカの空を守り続けた老兵の姿を御覧いただきたい。

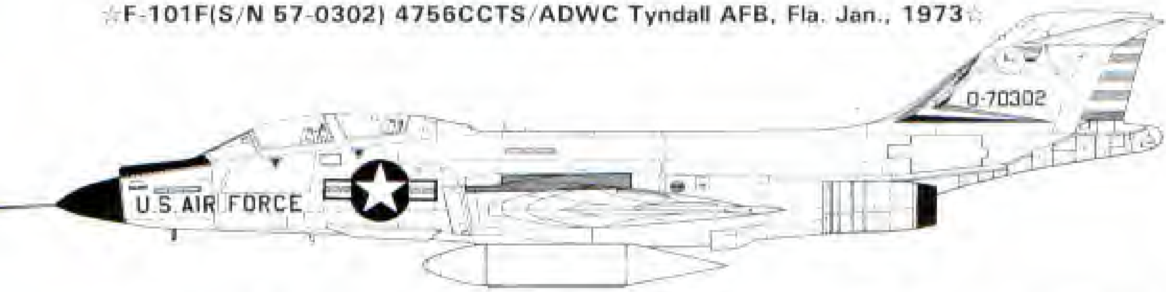


下図はF-101B/Fにおける基本塗装である。機体は全面グロス・エアクラフトグレイ(FS.16473)で、これは無塗装時代が終った1960年代初期から今日まで維持されている。Ⓐ胴体の「U.S. AIR FORCE」は両側にあり、高さは12in(30.48cm)、色はグロス・インシグニアブルー(FS.15044)。Ⓑ胴体左側のキャノピー下方に記されているのは、モデル名、シリアル・ナンバー、使用燃料などの注意書き。高さは1in(2.54cm)で、グロス・ブラック(FS.17038)である。Ⓒナショナルスター(国籍標識)のうち、胴体両側のものは直径40in(101.6cm)。Ⓓ右主翼下面と左主翼上面のものは直径35in(88.9cm)で、ともに星はグロス・インシグニアホワイト(FS.17875)、円および外周がグロス・インシグニアブルー(FS.15044)、ストライプがグロス・インシグニアレッド(FS.11136)。Ⓔ主翼国籍標識の反対側、すなわち左主翼下面と右主翼上面に書かれた「USAF」は高さ25in(63.5cm)、色はグロス・インシグニアブルー(FS.15044)である。Ⓕ垂直尾翼両側のラジオ・コールナンバーは高さ12in(30.48cm)、色はグロス・ブラック(FS.17038)。Ⓖアンチグレアはマット・ブラック(FS.37038)である。なおこのほか両主翼付根上面には、グレイで黒フチ付きのウォークウェイが施してある。また主翼のスピード・ブレーキ内側はグロス・インシグニアレッド、さらに胴体後部には胴体を一周するタービンラインがインシグニアレッドで引かれている。

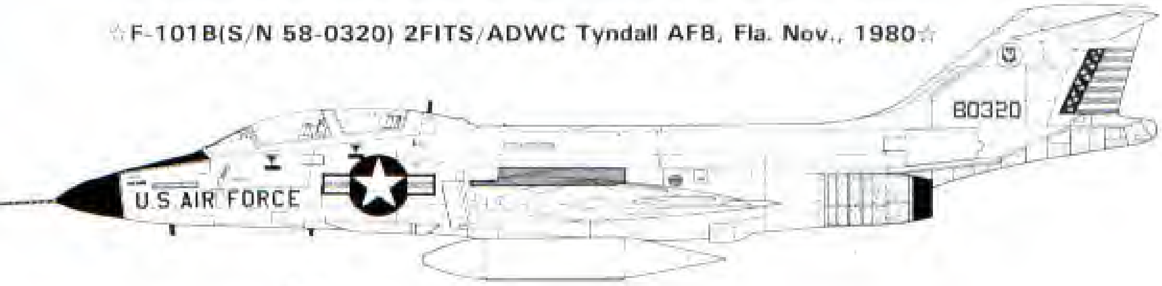


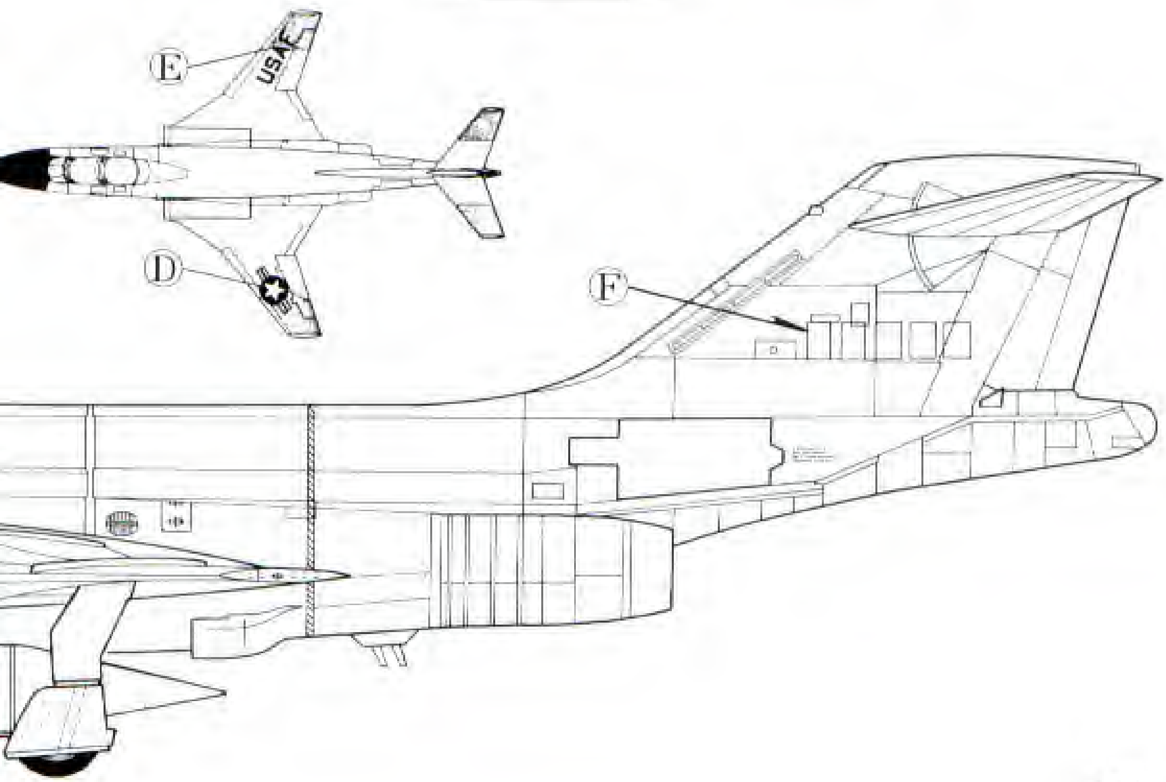
ここに紹介する2枚の図は，いずれもフロリダ州ティンドル空軍基地に所在するADWC（Air Defense Weapons Center：防空兵器センター）のF-101。まず上は1973年当時の4756CCTSのF-101F（57-0302）。F-101Fとは1961年カナダ国防軍に供与したCF-101Bの米空軍における名称。塗装は通常の全面グロス・エアクラフトグレイ。マーキングは垂直尾翼のシェブロンはダークブルー，白，赤（斜線部）の3色。ラダーは赤と白。上部にはADWCのインシグニアと上から赤，グレイ，白，グレイ，ダークブルーの細帯がある。ADWCのインシグニアは上部が青，中部が黒地に白星，下部が白で，中央斜めに白い飛行機が入る。なおADWCのインシグニアは左側のみで，右側はADCのインシグニア。　下は1980年の2FITSのF-101B（58-0320）で，マーキングはアメリカ国旗をデザインしたものになった。なお垂直尾翼のインシグニアはTACに変更，ADWCのインシグニアはキャノピー後方へ移動している。

☆F-101F(S/N 57-0302) 4756CCTS/ADWC Tyndall AFB, Fla. Jan., 1973☆



☆F-101B(S/N 58-0320) 2FITS/ADWC Tyndall AFB, Fla. Nov., 1980☆





マクダネル F-101B/F ブードゥー

☆F-101B(S/N 57-0321) 13FIS Glascow AFB, Mont. 1960☆

ADCにF-101Bが配備されて間もない1960年，モンタナ州グラスゴウ空軍基地に駐留していたF-101B(57-0321)。全面無塗装銀色で，垂直尾翼先端のプラスチック・フィン・キャップがライトグレイ，レドームと胴体前部下面のフィンガ黒，アンチグレアはダークグリーンである。マーキングは，垂直尾翼のシェブロンと胴体のストライプはともにグロス・オレンジ(FS.12197)で，外周は黒。なお胴体のランパント・ブルは黒である。右に示すのは13FISのインシグニアで，地色はオレンジ。ブルの顔と両側の翼は黒で描かれている。この機体のような無塗装は，後に次第に姿を消し，グロス・エアクラフトグレイとなった。



☆F-101B(S/N 57-0383) 60FIS Otis AFB, Mass. 1960☆



カラスは黒，くちばしとネクタイは黄，ヘルメットは青，ゴーグルは白，ベストは水色，マシンガンは赤である。



☆F-101B(S/N 57-0373) 62FIS K.I.Sawyer AFB, Mich. 1965☆

ミシガン州K.I.ソイヤー空軍基地に駐留していた62FISのF-101B(57-0373)。塗装はグロス・エアクラフトグレイで，アンチグレアとレドームは黒，インテーク外部とタービン位置に赤帯が入る。塗装は垂直尾翼の8本の横帯は上から赤，白，赤，白，赤，白，赤，白の順で，中央部のシェブロンは青，その内側に62FISのインシグニアが入る。62FISのインシグニアはブルドッグで，顔は黄とピンク，ヘルメットはブラウン，ゴーグルは青，スカーフは赤，ジャージは白，靴は青で白星，グローブは赤である。

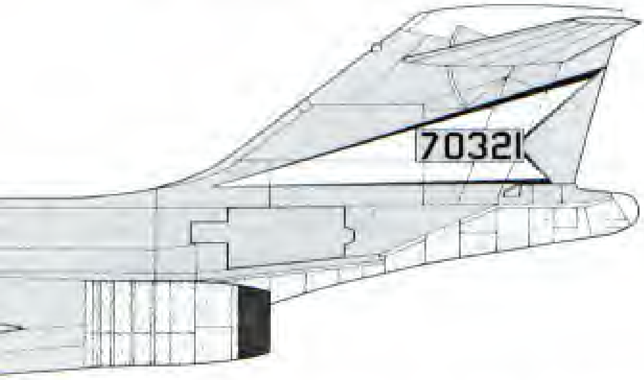


☆F-101B(S/N 57-0326) 444FIS Charleston AFB, S.C. Dec., 1964☆

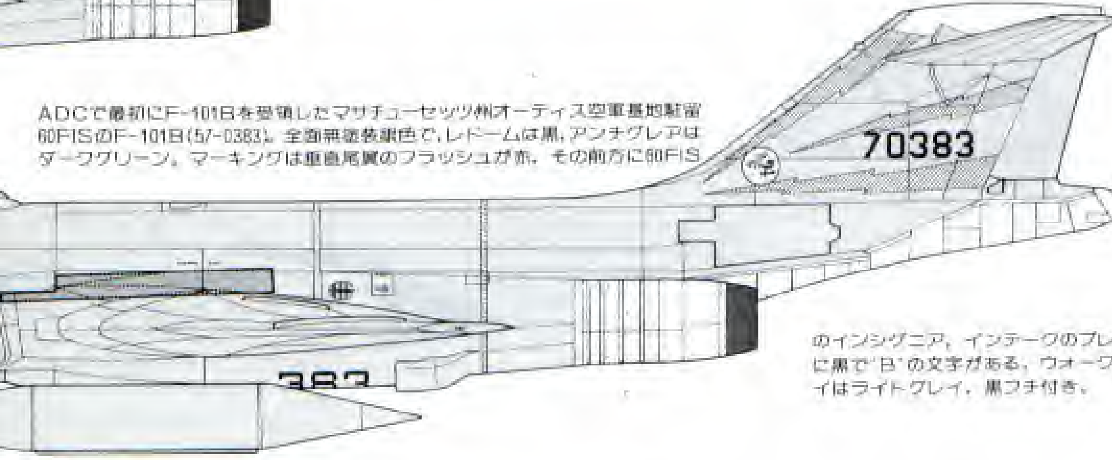


444FISのインシグニアはイナズマを持ったデビル。地色は黒フチ付きの金色。デビルはダークグリーンで眉と目が赤。ロケットとイナズマは赤である。

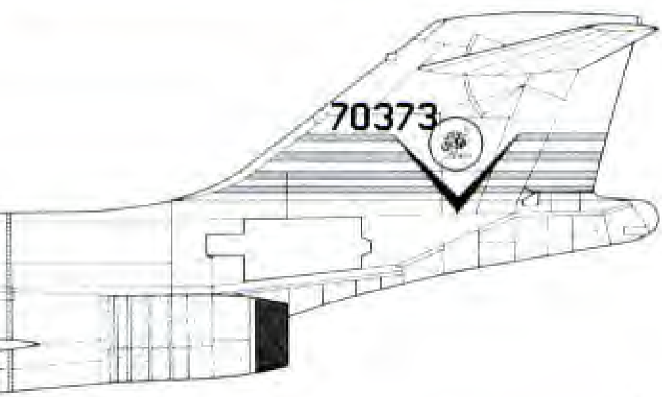




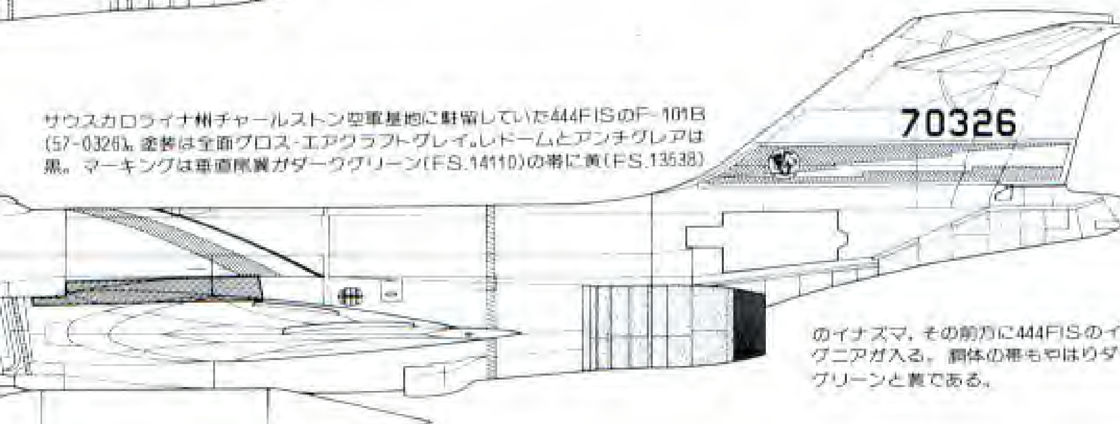




ADCで最初にF-101Bを受領したマサチューセッツ州オーティス空軍基地駐留60FISのF-101B(57-0383)。全面無塗装銀色で、レドームは黒、アンチグレアはダークグリーン。マーキングは垂直尾翼のフラッシュが赤、その前方に60FISのインシグニア、インテークのプレートに黒で"B"の文字がある。ウォークウェイはライトグレイ、黒フチ付き。







サウスカロライナ州チャールストン空軍基地に駐留していた444FISのF-101B(57-0326)。塗装は全面グロス・エアクラフトグレイ。レドームとアンチグレアは黒。マーキングは垂直尾翼がダークグリーン(FS.14110)の帯に黄(FS.13538)のイナズマ、その前方に444FISのインシグニアが入る。胴体の帯もやはりダークグリーンと黄である。

マクダネル F-101B/F ブードゥー

☆F-101B(S/N 58-0267) 15FIS Davis-Monthan AFB, Ariz. 1965☆

アリゾナ州デビスモンサン空軍基地に駐留していた15FISのF-101B(58-0267)。塗装は全面グロス・エアクラフトグレイ。レドームとアンチグレアは黒。インテーク外部とタービン位置に赤い細帯がある。マーキングは赤と白で，ラダーは13分割されている。前方の15FISのインシグニアはシルクハットにガイコツで，色は地が青，ガイコツは白，ハットとステッキが黒である。なお胴体および垂直尾翼のシェブロンは青。



☆F-101B(S/N 57-0292) Washington ANG 116FIS/141FIG Fairchild AFB, Wash. 1970☆

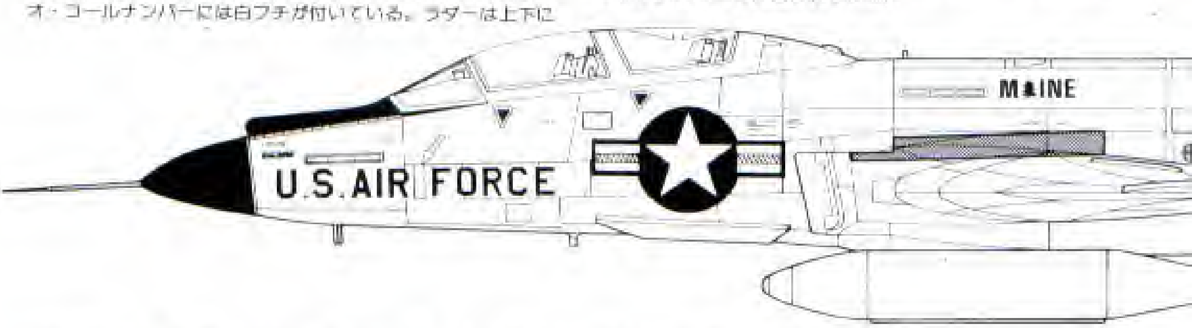


116FISのインシグニアは，スペードのエース。カードは白でスペードと"A"は黒。中央を突きぬける剣は把手が青で刃は金色。



☆F-101B(S/N 58-0306) Maine ANG 132FIS/101FIG Bangor IAP, Me., 1974☆

メイン州バンガー国際空港に駐留していたメインANG101FG/132FISのF-101B(58-0306)。塗装は全面グロス・エアクラフトグレイ。レドームとアンチグレアは黒。マーキングは針葉樹林をアレンジしたもので，色はダークグリーン。中は132FISのインシグニアと"MAINE"の白文字。マーキングにかかるラジオ・コールナンバーには白フチが付いている。ラダーは上下に細い白帯が付き，ダークグリーンの帯が3本引かれている。スピード・ブレーキの機番"10"と，胴体"MAINE BANGORS"の文字は黒。右に示すのは132FISのインシグニアで，白フチ付きの水色の円の中に，ダークグレイの翼を広げ，赤い爆弾を抱えた白いガイコツが描かれている。

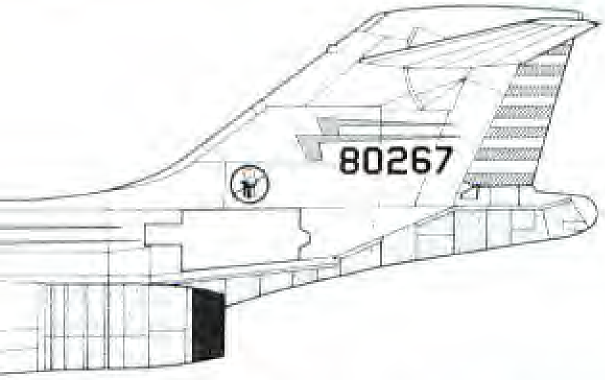


☆F-101B(S/N 57-0445) Minnesota ANG 179FIS/148FIG Duluth IAP, Minn., Sep., 1973☆



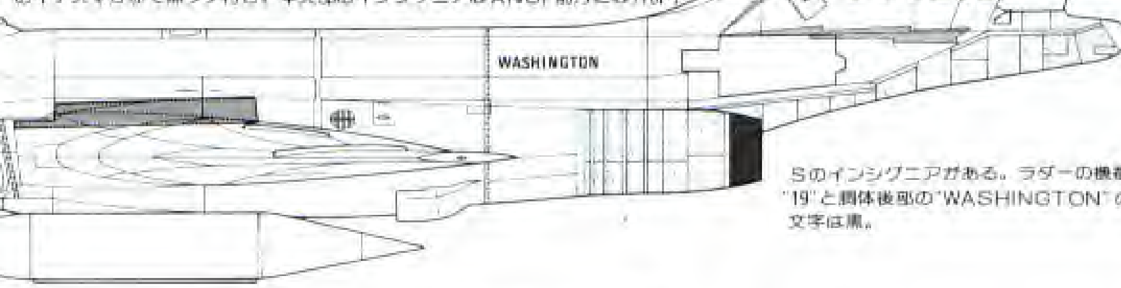
ここに示すのは旧タイプのANGのインシグニアである。ミニットマンの左上方，右下方に上を向く2機の航空機のシルエット。それが2重の円で囲まれているが，スミの部分はすべてダークブルー。文字は白である。

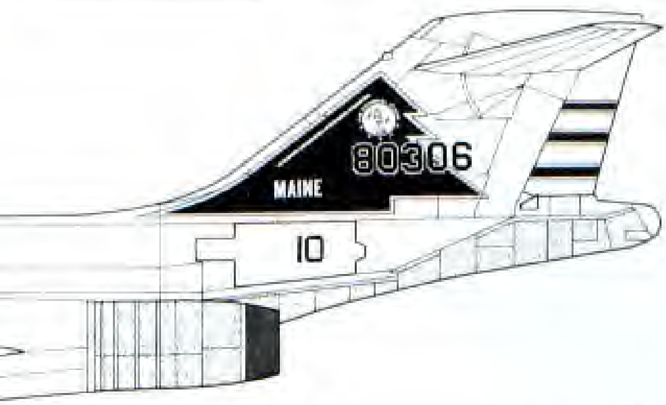




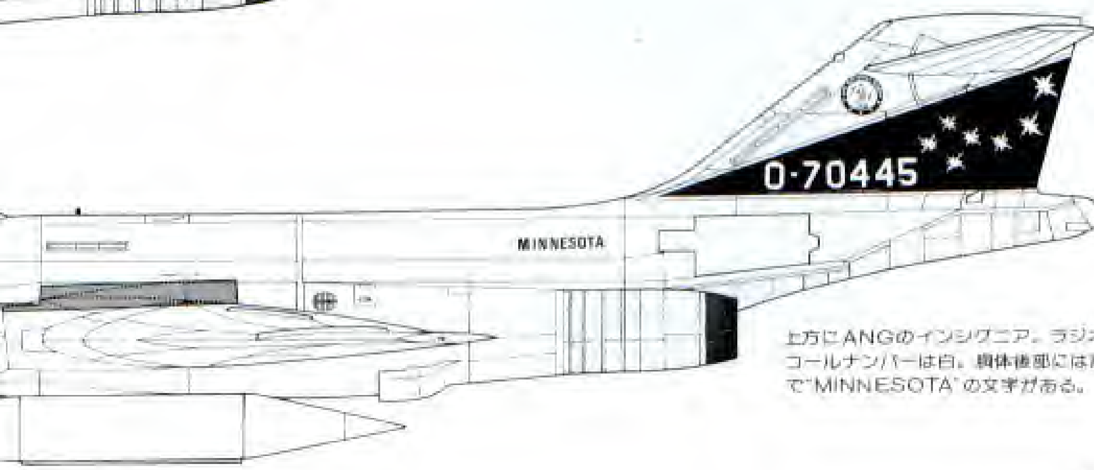


ワシントン州スポーケンのフェアチャイルド空軍基地に駐留していたワシントンANG141FIG/116FISのF-101B(57-0292)。塗装は全面グロス・エアクラフトグレイ。レドームおよびアンチグレアは黒。マーキングは，垂直尾翼の2本のイナズマが赤で黒フチ付き。中央部のインシグニアはANG，前方には116FIS のインシグニアがある。ラダーの機番"19"と胴体後部の"WASHINGTON"の文字は黒。









上方にANGのインシグニア。ラジオコールナンバーは白。胴体後部には黒で"MINNESOTA"の文字がある。

ウエストランドの新型ヘリコプタ



▲ シーキングHAS.5 ウエストランド・シーキングはASW（対潜作戦），SAR（捜索・救難），戦術支援と各種の用途に使われているが，写真のHAS.5はイギリス海軍最新の対潜ヘリコプタで，デッカ71レーダおよびTANS（戦術航法システム），ソノブイ投下システム，マルコーニLAPADS（軽量音響プロセッサ/表示システム）を追加装備しており，ニムロッド対潜哨戒機との協同作戦が可能である。17機発注され，最初の2機は昨年10月2日に引渡しを終えており，インビンシブル級の全通デッキ対潜巡洋艦への展開が予定されている。



▲ リンクスHAS.2。リンクス海軍型はイギリスのほか，フランス，オランダ，ブラジル，アルゼンチン，デンマークの各国でASW，対艦船攻撃ならびにSARなどの各任務に使用されている。上はシースクア有線誘導ミサイル4発を搭載したリンクスHAS.2。機首にはフェランティのシースプレー捜索レーダを搭載している。

▼ ノルウェー海軍向けのリンクス。胴体には新設されたサーチライトが見える。ノルウェーは沿岸警備用にリンクス7機を発注，すでにフライトテスト計画を完了し，1号機は今年末に引渡される予定である。





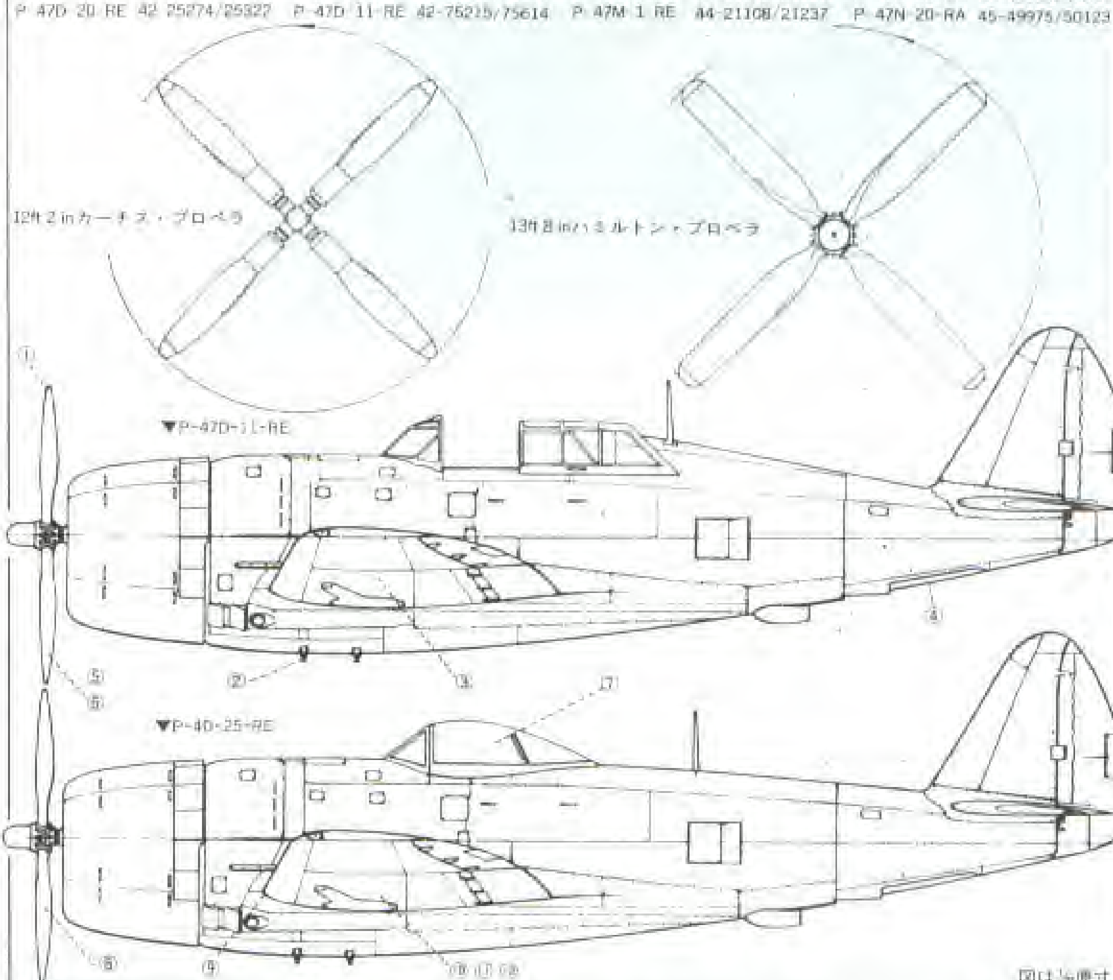
▲　イギリス海軍のコマンド・ヘリコプタ，シーキングHC.4。シーキングHC.4はHAS.2の対潜装備を撤去，極地および熱帯地域でも運用可能にしたコマンド輸送ヘリコプタで，広い機内容積を生かして完全武装の兵員27名もしくは8,000lbまでの貨物を輸送できる。

▼　ウエストランドWG.30戦術輸送ヘリコプタ。WG.30はウェストランドが自己資金で開発したターボシャフトの多用途ヘリで，リンクスの動力系統をそっくり流用したもの。人員輸送に使用した場合，完全武装の兵員14名(通常装備ならば22名)を収容できる。



明瞭。キャノピーは大きすぎて形状も不正確。ベントラル・ストレーキは厚みがありすぎる。このキットの唯一の付加価値は，ともかくN型を装ったつもりでいることだろう。

P-47D-1-RE	42-7853/7957	P-47D-21-RE	42-25323/25538	P-47D-15-RE	42-75615/75864	P-47D-30-RA	44-32668/867
P-47D-2-RE	42-7958/8402	P-47D-22-RE	42-25539/26388	P-47D-16-RE	42-75865/76118	P-47N-1-RE	44-87784/88333
P-47D-5-RE	42-8403/8702	P-47D-25-RE	42-26389/26773	P-47D-15-RE	42-76119/76364	P-47N-5-RE	44-88334/88883
P-47D-2-RA	42-22364/22563	P-47D-27-RE	42-26774/27388	P-47D-20-RE	42-76365/76614	P-47N-15-RE	44-88884/89083
P-47D-3-RA	42-22564/22663	P-47D-23-RA	42-27389/28188	P-47D-20-RA	43-25254/25440	P-47N-20-RE	44-89084/89283
P-47D-4-RA	42-22664/22863	P-47D-26-RA	42-28189/28438	P-47D-21-RA	43-25441/25664	P-47N-25-RE	44-89284/89450
P-47D-11-RA	42-22864/23113	P-47D-28-RA	42-28439/29466	P-47D-23-RA	43-25666/25753	P-47D-30-RA	44-89684/90283
P-47D-16-RA	42-23114/23142	P-47D-6-RE	42-74615/74964	P-47D-28-RE	44-19558/20307	P-47D-40-RA	44-90284/90483
P-47D-15-RA	42-23143/23299	P-47D-10-RE	42-74965/75214	P-47D-30-RE	44-20308/21107	P-47D-40-RA	45-49090/49554
P-47D-20-RE	42-25274/25327	P-47D-11-RE	42-75215/75614	P-47M-1-RE	44-21108/21237	P-47N-20-RA	45-49975/50123



図は1/48原寸